ROK IV WARSZAWA, LIPIEC 1939 Nr 4 (22)

PRZEGLĄD POLICYJNY

DWUMIESIĘCZNIK

pod redakcją nadinspektora dra LEONA NAGLERA

TREŚĆ:

SOMMAIRE:

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: TRĘBACKA Nr 11. TELEFONY: 6.06-17 i 6.06-14

WARUNKI PRENUMERATY: Rocznie . . . . 10 zł.
Pojedynczy numer 2 zł. Półrocznie . . . . 5 „
Konto w P. K. O. 30.192

M. R. MADEY,
wiceprokurator

NIEPOTRZEBNE PRZESTĘPSTWA

Tytuł powyższy zakrawa na paradoks, wydawać bowiem by się mogło, że istnieją w praktyce i przestępstwa „potrzebne". W dalszych wywodach jednak postaram się użycie powyższego tytułu uzasadnić.

Dużo się w Polsce mówi o pladze przestępczości, o jej wzroście i sposobach zwalczania, szuka się głębszych, istotnych przyczyn i podłoża przestępczości oraz skutecznych środków do opanowania tego niebezpiecznego zjawiska społecznego. Za najważniejsze przyczyny wzrostu przestępczości, wykazywanego przez nasze roczniki statystyczne, uważa się niski poziom kulturalny dużej części naszego społeczeństwa, nędzę szerokich mas nie opanowaną dotychczas mimo poważnych wysiłków i osiągnięć w dążeniu do rozwoju gospodarczego i dobrobytu kraju, oraz — rewolucję moralną jako wynik wielkich wstrząsów dziejowych z okresu wielkiej wojny. Słuszne jest niewątpliwie to, że przyczyn tych jest cały kompleks i tylko stopniowo, w miarę ich usuwania czy zmniejszania ich nasilenia uda się uzyskać pomyślne rezultaty.

Aby walkę z przestępczością, walkę o wyrobienie poczucia prawnego w społeczeństwie wygrać całkowicie, trzeba ją prowadzić stale wszechstronnie i konsekwentnie. Do tej walki prócz powołanych spec jalnie organów władzy w postaci sądów, prokuratur, administracji, policji, więziennictwa itd. oraz organizacji społecznych, musi stanąć cały naród. Praca w tym kierunku już się rozwija i można zaryzykować twierdzenie, że jeśli chodzi o przestępczość w Polsce, minęliśmy już punkt kulminacyjny. Nasz stojący na wysokim poziomie i stale poprawiany system penitencjarny, mający na celu wychowanie przestępcy, daje coraz lepsze wyniki. Przy ogólnej poprawie sytuacji gospodarczej Państwa i wzrastającej oświacie społeczeństwa można się już wkrótce spodziewać systematycznego spadku przestępczości.

Ponieważ osiągnięcie tych pomyślnych rezultatów wymaga stałych wysiłków, trzeba ciągle mieć rękę na pulsie i uświadomiwszy sobie istnienie pewnych przyczyn przestępczości, zwalczać je na każdym kroku. Każda organizacja, każdy zespół ludzi czy też nawet pojedynczy człowiek może w swym środowisku przyczynić się do pomyślnych wyników walki z przestępczością. W tym też celu na marginesie całokształtu poruszonego zagadnienia chciałbym omówić pewną dziedzinę przestępczości, a raczej jej podłoże, na którym wyrastają przestępstwa „niepotrzebne", a którym dałoby się może zapobiec.

Każdy postępek człowieka, a więc i czyn przestępny musi mieć swój cel, swoje uzasadnienie. Zabójstwo, rabunek, fałsz, czy każde inne przestępstwo jest spowodowane jakimś konkretnym zamiarem sprawcy i w tym sensie znajduje swoje sui generis „usprawiedliwienie", ściślej mówiąc — uzasadnienie. Poza tymi planowymi, czy choćby nagle, na skutek jakichkolwiek okoliczności życiowych zdecydowanymi i przedsięwziętymi działaniami, są czyny przestępne, które nie znajdują właściwego swego uzasadnienia, czyny po prostu bezmyślne. Do tych czynów, do tych „niepotrzebnych" przestępstw zaliczam przestępstwa „przypadkowe", nie zamierzane, a przedsięwzięte bezmyślnie pod wpływem odurzenia alkoholowego.

Obserwując na swym terenie pracy związek między alkoholizmem a przestępczością, stwierdziłem, że pod wpływem alkoholu dopuszczono się najwięcej przestępstw, przewidzianych w naszym kodeksie w artykułach 127—133 (przeciwko władzom i urzędom), w art. 225—240 k. k. (przeciwko życiu i zdrowiu), oraz w niektórych innych (nierząd, bluźnierstwo itp.). W szczegółowszej analizie swych obserwacji zająłem się specjalnie przestępstwami pierwszych dwóch grup — przeciwko władzom i urzędom oraz przeciwko życiu i zdrowiu za okres ostatnich ubiegłych 2 lat 1937 i 1938 (ściślej od 1.XII 1936 r. do 30.XI 1938 r. kiedy to sprawy z art. 119 — 133 k. k. należały do właściwości sądów okręgowych). Podstawą mych obserwacji były jedynie sprawy skierowane z aktem oskarżenia do sądu okręgowego z terenu 3 mazowieckich, rolniczych powiatów: mławskiego, ciechanowskiego i przasnyskiego, liczących razem około 259.000 mieszkańców.

Ogółem skierowano do sądu okręgowego w okresie wspomnianych 2 lat 610 aktów oskarżeń (nie licząc dość licznych tutaj spraw karnych-skarbowych,. Omawiane przeze mnie grupy przestępstw 1) z art. 129 — 133 k. k. dostarczyły 138 spraw (22,6% ogółu spraw) i 2) z art. 225—240 k. k. (z wyłączeniem dzieciobójstw, poronień itp.) — 80 spraw (ponad 13% ogółu spraw). Z tych kategorii spraw, liczących

razem 218, około 45%, czyli 96 spraw wynikło skutkiem użycia alkoholu. W sprawach tych było ogółem 398 oskarżonych, z liczby których, jak stwierdzono, 167 (42%) dopuściło się przestępstwa w stanie nietrzeźwym. W podziale na grupy — w przestępstwach: 1) z art. 129 — 133 k. k. było oskarżonych 226 — z tych pijanych 80 (ponad 35%), 2) z art. 225—240 k. k. było oskarżonych 172 — z tych pijanych 87 (ponad 50%).

Iluż więc przestępstw nie popełniono by, gdyby sprawcy nie nadużyli uprzednio alkoholu! Oni sami po wytrzeźwieniu niejednokrotnie przebiegu zajścia nie pamiętali i ubolewali, że skrzywdzili ludzi, z którymi dobrze żyli i których skrzywdzić nie zamierzali. Jak „niepotrzebne" i bezmyślne bywały nieraz te przestępstwa, ilustrują ich opisy, z których niektóre podaję.

I Przed odejściem do służby wojskowej zeszło się kilku młodych mężczyzn do wiejskiego sklepiku, gdzie urządzili wspólną libację, podczas której wypito $2^1/_2$ litra wódki. Uczestnikiem libacji był również 21-letni Zygmunt W., cieszący sie bardzo dobrą opinią i na ogół nie używający alkoholu. Między uczestnikami wynikło jakieś drobne nieporozumienie, które chciał załagodzić właściciel sklepiku, 75-letni Jakub P. Wtedy pozornie zupełnie przytomny Zygmunt W. zadał mu cios nożem w plecy, skutkiem czego P. wkrótce zmarł. W obronie ojca stanął Józef P., którego W. również pokaleczył nożem. Ostatecznie udało się usunąć W. ze sklepiku, ale Józef P. wybiegł za nim, wołając: „Przebiłeś mi ojca". W. zawrócił i przewróciwszy P. na ziemię zadał mu dwa nowe uderzenia nożem, skutkiem czego Józef P. zmarł. Ponadto W. pokaleczył i inne osoby, po czym obmywszy w rowie ręce z krwi, odszedł normalnie do swej wsi, odległej o 2 km od miejsca zajścia, i tam zapadł w sen. Obudzony nie pamiętał absolutnie przebiegu zajścia i nie chciał wierzyć, że dopuścił się podwójnego morderstwa. Ustalono, że do zmarłych P. żadnej urazy nigdy nie żywił, żył z nimi w przyjaźni i nie miał żadnych właściwie powodów do zabicia czy choćby poranienia ich.

II Dwaj koledzy — robotnicy leśni, wracali furmanką pijani z jarmarku. W drodze jeden z nich zabrał jadącemu razem gajowemu, również pijanemu, rewolwer, po czym bez żadnego powodu wystrzelił do kolegi, zabijając go na miejscu. Zabitego porzucono na szosie, a pozostali wrócili do domu, przy czym zabójca zasnął, a po obudzeniu się nie pamiętał w ogóle, że zabił kolegę.

Przebieg opisanych zbrodni wskazywał na upojenie patologiczne alkoholem sprawców, którzy pozornie działali celowo i świadomie. Tego

rodzaju upojenie patologiczne, opisane przez prof. Leona Wachholza („Psychopatologia sądowa“) w zasadzie należałoby traktować w sensie art. 17 k. k., jako wykluczające winę, zgodnie zresztą z poglądami wielu uczonych.

Podam jeszcze jeden przykład, kiedy to wybryk pijacki spowodował pośrednio śmierć człowieka wobec konieczności użycia broni przez policję. Policjant, bawiący przypadkowo we wsi, wszedł na salę, gdzie odbywały się tańce. Jeden z uczestników zabawy T. w stanie podchmielonym zaczepił policjanta. Ten zwrócił mu uwagę i wobec interwencji organizatorów zabawy polecił pijanemu opuścić salę. T. nie usłuchał, lecz rzucił się na policjanta i przewrócił go, po czym dopiero obecni usunęli awanturnika z sali. Policjant wówczas wyszedł po pas i broń, aby oficjalnie już interweniować i zatrzymać T., który dokuczał innym gościom. Gdy policjant ponownie wszedł na salę uzbrojony, awanturnik ukrył się. Policjant wraz z sołtysem udał się za nim i zatrzymał go w sąsiednim sklepiku, gdzie T. pił jeszcze wódkę. Było to już koło godz. 2 nad ranem. Zatrzymany rzucił się na policjanta, chcąc go rozbroić, wznosząc przy tym wrogie okrzyki. Usłyszeli to przebywający w sąsiedniej izbie koledzy i znajomi zatrzymanego, przeważnie podchmieleni. Jeden z nich, nie wiedząc o co właściwie chodzi, zaczął podburzać obecnych przeciwko policjantowi, w związku z czym powstał hałas i wznoszono okrzyki, aby policjanta rozbroić. Słysząc to zatrzymany T., rzucił się na policjanta, który jednak obezwładnił go uderzeniem kolby w głowę. W tej chwili właśnie z sąsiedniej izby wyważono drzwi i na policjanta rzucił się wspomniany wyżej mężczyzna, będący w stanie nietrzeźwym. Policjant wymierzył doń z karabinu, wołając, aby się zatrzymał. Wezwany nie usłuchał, wobec czego policjant we własnej obronie, już w ostatniej chwili wystrzelił, kładąc napastnika trupem. Okazało się, że zmarły był muzykantem i nie znał nawet bliżej zatrzymanego T., a jedynie po pijanemu wbiegł do izby i rzucił się na policjanta, zwabiony przeraźliwymi krzykami T., zatrzymanego przez policjanta.

Przykładów tego rodzaju można by przytoczyć więcej. Ileż poza tym dopuszczono się bezmyślnych bójek, oporów władzy, grożących użyciem broni, ile pijackich awantur i zbiorowych wystąpień przeciwko interweniującym przedstawicielom władzy! Jak często zdarzają się wypadki, że reakcja tłumu zwraca się przeciwko policjantowi, który właśnie udzielał pomocy poranionemu przez współtowarzyszy pijakowi. Ile silnych nerwów i taktu mieć musi wówczas policjant!

Powyższe rozważania wskazują wyraźnie, że jest rzeczywiście grupa

przestępstw niepotrzebnych, których sprawcy wcale nie myśleli i nie zamierzali popełnić. Gdyby więc nie nadmierne czy nieodpowiednie użycie alkoholu, tych przestępstw dałoby się uniknąć. Aczkolwiek wykazane przeze mnie cyfry dotyczą małego odcinka pracy, to jednak z obserwacji w innych okręgach, zwłaszcza o ludności miejskiej, gdzie jest więcej okazji do stykania się z przedstawicielami władzy itd. odsetek ten będzie jeszcze większy.

Wymieniłem zresztą tylko pewne rodzaje spraw, kierowanych do sądów okręgowych. A ileż spraw drobniejszych, kierowanych do sądów grodzkich (bójki, lekkie uszkodzenia ciała, zniewagi urzędników, a obecnie opory władzy itp.), czy też te tysiące spraw karno-administracyjnych o zakłócenie spokoju, niewłaściwe zachowanie się, niesłuchanie zarządzeń itd. wynika skutkiem użycia alkoholu? Według statystyki w Polsce ilość przestępstw popełnionych pod wpływem działania alkoholu stanowi 33% — (porówn. artykuł Stanisława Czerwińskiego i powołane tam źródła — „Głos Sądownictwa" Nr 7-8 z 1938 r.). A więc przez zwalczanie alkoholizmu, zmniejszymy znakomicie przestępczość w kraju.

Jest też i druga strona tego zagadnienia, specjalnie aktualna obecnie wobec wejścia w życie ustawy o użyciu broni przez Policję Państwową i organa ochrony granic (Dz. U. poz. 95/39). Są nią skutki, jakie może wywołać rygorystyczne stosowanie przepisów tej ustawy w codziennym życiu. Zdarza się bowiem często, że człowiek, który na ogół nie używa alkoholu, bywa specjalnie podniecony po wypiciu nawet niewielkiej ilości. Może to być w zasadzie najlepszy, spokojny obywatel, pracujący z pożytkiem dla społeczeństwa, a napiwszy się przy okazji trochę wódki, wywołuje jakieś czasem nawet drobne zajście. Przy wyrobieniu i takcie interweniującego przedstawiciela władzy zajście można zlikwidować „bezboleśnie", bez naruszenia powagi władzy i bez przykrych następstw dla lojalnego skąd inąd obywatela, który po wytrzeźwieniu będzie czuł wdzięczność za wyrozumiałe i pobłażliwe potraktowanie jego, mimowolnego przeważnie, wykroczenia. Jeśli zaś przedstawiciel władzy niepotrzebnie zaangażuje swą powagę i autorytet przy drobnym incydencie, wobec oporu podchmielonego obywatela, dojść może do tragicznych następstw. Wspomniana ustawa bowiem daje — i zupełnie zresztą słusznie — bardzo szerokie możliwości użycia broni, aby wreszcie zapewnić organom władzy należyte bezpieczeństwo przy wykonywaniu ich ciężkich obowiązków. Ale są też w ustawie przepisy, które stosować należy ze szczególną rozwagą i poczuciem odpowiedzialności za skutki. Ileż bowiem nieszczęść może

spowodować formalnie prawidłowe, lecz nie zawsze życiowo uzasadnione stosowanie przepisów art. 1 ustawy w punktach 3, 4, 9 i in.? Formalnie przedstawiciel władzy zastrzelić może pijanego, który przemocą sprzeciwia się zatrzymaniu, nie rzuci laski trzymanej w rękach, nie usłucha wezwania, którego mógł nie dosłyszeć lub nie zrozumieć.

„Summum ius — summa iniuria" — o tej zasadzie pamiętać trzeba, gdyż w tym wypadku może powstać wielka krzywda, której już nic naprawić nie zdoła. Dlatego też uważam, że przy szkoleniu trzeba będzie na tę ustawę zwrócić baczną uwagę, aby z jednej strony zapewnić funkcjonariuszom Policji i innym organom władzy należyte bezpieczeństwo przy pełnieniu obowiązków, a z drugiej strony zapobiec zbędnym i szkodliwym społecznie czynom, zdziałanym przy zachowaniu wszelkich formalnych przepisów, w imieniu prawa. W szczególności zaś Policja Państwowa, jako najbardziej narażona na konieczność używania broni przeciwko obywatelom, musi — jak dotychczas — stanąć na wysokości zadania, aby pogodzić swe słuszne, szerokie uprawnienia z wymogami życia.

STEFAN GARWACKI,
nadkomisarz P. P.

KONIOKRADZTWO W POLSCE W LATACH 1922—1938 R.

I

W kraju rolniczym, jakim jest Polska, koniokradztwo musi być zaliczone do rzędu przestępstw najpoważniejszych, bo godzących dotkliwie w dobrobyt rolnika.

Przestępstwo to, i obecnie jeszcze u nas dość rozpowszechnione, w niektórych okolicach powoduje bardzo poważne szkody. W pierwszych latach niepodległości, bezpośrednio po wielkiej wojnie, kiedy powrót do mniej więcej normalnych warunków gospodarczych, w kraju doszczętnie wyniszczonym, stworzył olbrzymi popyt na konie, koniokradztwo stało się na wielkich obszarach Państwa prawdziwą klęską i często powodem powtórnego upadku wielu zaledwie dźwigających się z wojennej ruiny gospodarstw rolnych. Małe doświadczenie policji, złożonej w większości z ludzi nowych, nie znających ani stosunków miejscowych, ani terenu, na którym musieli pracować, a przede wszystkim — koniokradów i paserów, przy dużym popycie i wysokich cenach na konie, stwarzało idealne wprost warunki dla koniokradztwa czy handlu kradzionymi końmi i w dużym stopniu zapewniało bezkarność koniokrada i pasera.

Najbardziej rozpowszechnione było koniokradztwo na terenie b. zaboru rosyjskiego, miało ono tu bowiem stare tradycje, wykwalifikowanych wykonawców i dobrych organizatorów — odbiorców kradzionych koni, rekrutujących się spośród handlarzy, którzy zazwyczaj finansowali akcję złodziejską.

Obecnie, jeżeli chodzi o nasilenie kradzieży koni, stan ten uległ pewnym zmianom. Szczegółowo omówię to później.

Przechodząc do oceny szkód wyrządzonych przez koniokradztwo, trzeba stwierdzić, że szczególnie groźne jest ono dla gospodarstw

chłopskich, te bowiem, jako ekonomicznie słabsze, najdotkliwiej stratę konia odczuwają. Poza tym, jakkolwiek gospodarstwa większe, zamożniejsze i folwarczne mają na ogół konie lepsze i więcej wartościowe od koni drobnych rolników i z tego powodu, zdawałoby się, bardziej ponętne dla koniokrada, to jednak w rzeczywistości najczęściej kradzione są konie w gospodarstwach drobnych. Folwark ma stróżów, psy i dobre zamknięcia, a często i ogrodzone podwórze. Chłop przeważnie trzyma konie w niezamkniętej stajni, podczas nocy letnich puszcza je bez dozoru na pastwisko, niekiedy bardzo oddalone od domu, nic więc dziwnego, że w rezultacie takiego traktowania konia częściej staje się on łupem koniokrada, niż koń dobrze strzeżony.

W gospodarstwach zamożniejszych stratę konia lub nawet kilku koni można traktować jako zdarzenie w większym lub mniejszym stopniu ujemnie wpływające na całokształt i sprawność poszkodowanego gospodarstwa. Dla chłopa małorolnego strata konia, najczęściej jedynego w gospodarstwie, będzie zazwyczaj szkodą trudną do wyrównania, niekiedy zgoła niepowetowaną. Zdobycie nowego konia łączy się tu prawie zawsze z koniecznością dotkliwego ograniczenia na czas dłuższy i tak bardzo prymitywnych potrzeb poszkodowanego i całej jego rodziny.

W wielu okolicach kraju, gdzie rola nie wyżywi wieśniaka, najczęściej praca konia daje utrzymanie całej rodzinie. Z chwilą gdy konia zabraknie, zarobek się urywa i do chaty wkracza głód w całym tego słowa znaczeniu.

Toteż koniokrad jest najbardziej znienawidzonym przestępcą na wsi. Niedawne to czasy, kiedy samosądy ludności wiejskiej, kończące się zwykle ciężkim kalectwem, a nawet śmiercią koniokrada, były zjawiskiem dosyć częstym. Teraz mniej o nich słychać, zdarzają się jednak jeszcze tam zwłaszcza, gdzie policja nie wykazuje dostatecznego zainteresowania tym przestępstwem i gdzie reakcja jej na wypadki kradzieży koni jest zbyt słaba.

Celowo mówię tak szeroko o wynikających z koniokradztwa szkodach dla rolnika, aby podkreślić i uwypuklić konieczność właściwego ustosunkowania się policji do tego przestępstwa. Musi być ono zawsze traktowane jako jedno z najszkodliwszych, a obszar nim objęty — jako poważnie zagrożony pod względem bezpieczeństwa. Do tej zasady powinna być dostosowana służba i wszelkie czynności miejscowych jednostek policji. Bierność lub choćby niedostateczna reakcja na wypadki koniokradztwa nie mogą mieć miejsca. Jeżeli okradziony i w wielu wypadkach zrujnowany tą kradzieżą obywatel widzi obojęt-

ność lub tylko małe zainteresowanie się jego krzywdą ze strony organu powołanego do obrony jego i jego mienia, z natury rzeczy ustosunkowanie się jego do policji, a może i do innych władz państwowych, będzie nieprzychylne, jeżeli nie wrogie. Na terenach o większym odsetku ludności niepolskiej ten nieprzychylny stosunek do policji przeradza się w niechęć i wrogi już stosunek do Państwa. To trzeba by zawsze mieć na widoku.

II

Przechodzę do statystyki koniokradztwa. Za czas do roku 1922 nie mamy właściwie wiarogodnych liczb dotyczących kradzieży koni. Wykazy statystyczne za rok 1919 i 1920 zawierają tylko strzępy danych z tej dziedziny przestępczości z różnych miesięcy i różnych obszarów Państwa, o nie ustalonych jeszcze granicach. W wykazach z 1921 r. brak danych z Wileńszczyzny i Śląska. Poza tym w ciągu roku 1919 i 1920 oraz 5 miesięcy 1921 r. wypadki kradzieży koni notowane były w wykazach statystycznych łącznie z wypadkami kradzieży bydła, w ogólnych liczbach, niemożliwych dziś do rozklasyfikowania. Danych, ile koni skradziono w ciągu tych trzech lat, nie ma.

Dopiero począwszy od 1922 r. wykazy przestępczości obejmują cały obszar Państwa i zawierają dane o ilości wypadków koniokradztwa, dokonanych i wykrytych oraz ilości koni skradzionych. Od 1935 r. notuje się w tych wykazach również ilości koni odebranych.

Ogółem w latach 1922—1937 na terenie Polski skradziono 43.438 koni. Tablica 1 wskazuje liczbę skradzionych koni w poszczególnych latach i województwach; w tablicach (wykresach) 2 i 3 przedstawiam stan ten poglądowo.

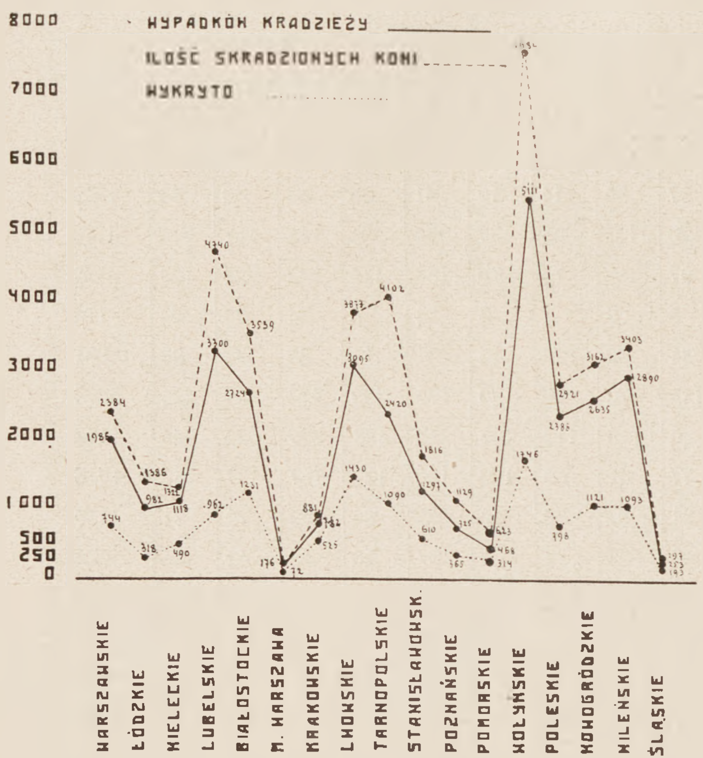
Jak widzimy z tablicy 2, poszczególne województwa ucierpiały od koniokradztwa bardzo nierównomiernie. Na Wołyniu skradziono 7684 konie, a w sąsiednim województwie lwowskim, nie mniejszym od Wołynia, zaledwie połowę tego; w wojew. lubelskim—4740 koni, gdy tymczasem w warszawskim, lepiej zagospodarowanym, tylko 2384, a w kieleckim 1322. W ogóle czym bardziej na zachód, tym kradzieży koni mniej. Najmniej ich było w wojew. śląskim, krakowskim, pomorskim i poznańskim.

Należy przypuszczać, że na taki stan rzeczy złożyły się w pierwszym rzędzie: większa zaradność tamtejszych gospodarzy i większa dbałość ich o inwentarz, mniejszy popyt na konie, niż w zniszczonych województwach wschodnich, no i mniej niż na wschodzie paserów wśród

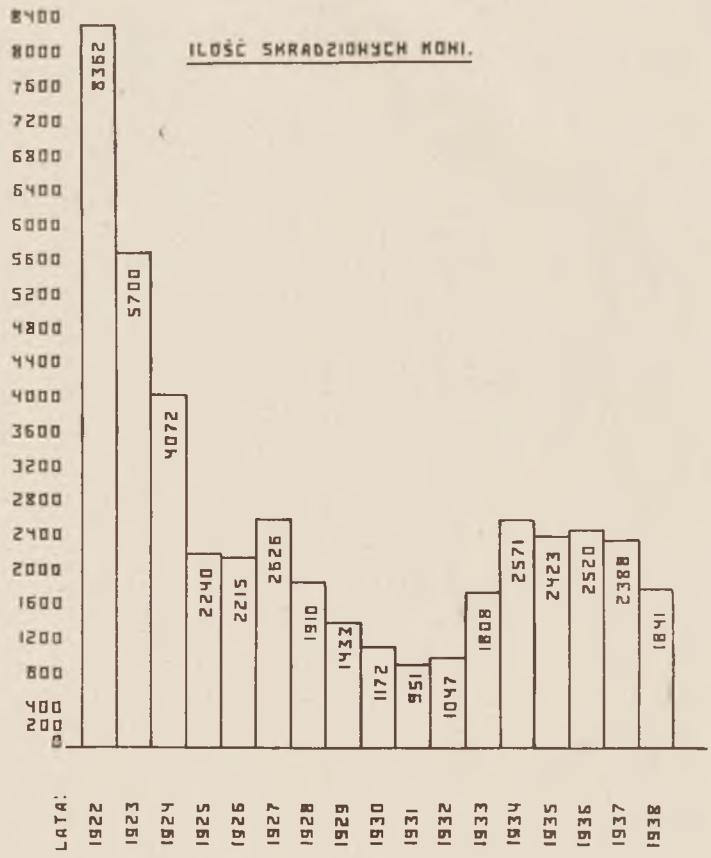
TABLICA Nr 1.

Ilość koni skradzionych w latach 1922—1937 według lat i województw.

WOJEWÓDZTWO	Lata																
	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	Razem
Warszawskie. . . .	619	467	206	78	79	96	108	69	18	12	30	52	118	99	196	137	2384
Łódzkie	345	288	86	24	16	29	23	47	27	29	42	47	135	95	76	77	1386
Kieleckie	401	195	158	45	42	51	51	37	36	14	16	41	56	63	48	68	1322
Lubelskie	1210	763	338	158	217	228	214	120	133	96	127	232	331	166	191	220	4740
Białostockie	640	538	488	248	204	199	115	97	62	73	76	168	110	192	205	124	3539
m. st. Warszawa . .	23	27	14	7	4	2	5	8	8	2	3	4	8	14	23	24	176
Krakowskie	98	97	65	61	47	33	35	34	32	25	16	31	37	86	96	88	881
Lwowskie.	502	272	305	147	135	187	135	113	76	70	70	175	339	512	409	426	3873
Tarnopolskie . . .	663	472	313	146	143	210	107	85	118	112	107	215	448	289	326	348	4102
Stanisławowskie . .	193	190	109	62	86	107	137	77	41	68	100	100	122	167	117	140	1816
Poznańskie	93	70	22	40	51	74	94	91	94	56	50	85	64	95	79	71	1129
Pomorskie	105	64	33	16	61	41	12	40	32	35	7	27	30	42	42	36	623
Wołyńskie	1601	668	833	547	492	715	349	224	220	144	149	335	463	277	333	334	7684
Poleskie	565	409	332	197	213	229	182	119	71	91	69	82	117	97	96	52	2921
Nowogródzkie . . .	803	589	336	163	179	215	130	71	46	48	80	123	104	81	109	85	3162
Wileńskie	486	540	394	277	229	196	210	188	152	69	100	83	74	118	160	127	3403
Śląskie	15	51	40	24	17	18	3	13	6	7	5	8	15	30	14	31	297
Razem . . .	8362	5700	4072	2240	2215	2626	1910	1433	1172	951	1047	1808	2571	2423	2520	2388	43438



Tablica 2



Tablica 3

handlarzy koni. A może jeszcze i ta okoliczność, że w zachodniej części kraju służba bezpieczeństwa nie była w tak wielkim stopniu zdezorganizowana i tak niedoświadczona, a co za tym idzie — niezaradna. Do tematu tego będę miał sposobność jeszcze powrócić.

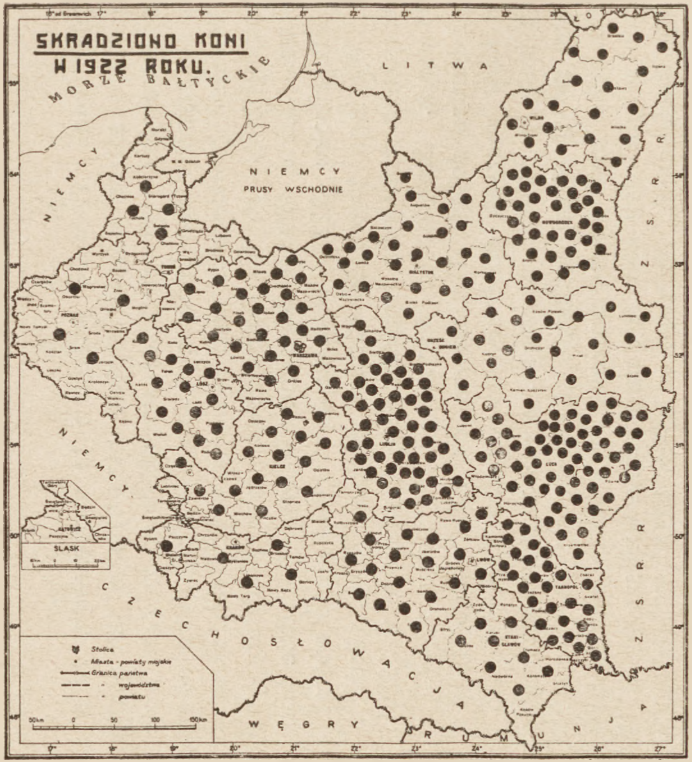
Wykres 3 uwidocznia nam wahania w liczbach skradzionych koni w poszczególnych latach. Początkowo liczba kradzieży gwałtownie się zmniejsza. Już w 1924 r. skradziono w całym Państwie koni o połowę mniej niż w roku 1922, a w następnym tylko nieco więcej niż czwartą część. W ciągu trzech lat różnica stanowi 73,4%. Ilość ta z każdym prawie rokiem stopniowo zmniejsza się i wreszcie w 1931 r. dochodzi do 951 sztuk. Stanowi to zaledwie 11,3% stanu z 1922 r. Sytuacja jest już bardzo dobra. Tymczasem od następnego 1932 r. ilość kradzieży koni zaczyna dość szybko wzrastać, dochodzi do ponad dwa tysiące sztuk w 1934 r., tj. osiąga, a nawet przekracza poziom z 1925 r. i na tym mniej więcej poziomie utrzymuje się do roku 1938. W tym ostatnim roku znać pewną poprawę, w każdym jednak razie ilość skradzionych w tym roku koni jest dwukrotnie większa niż w 1931.

Nie dociekałem, dlaczego w latach 1934—37 nastąpił tak poważny wzrost kradzieży koni, sądzę jednak, że przynajmniej częściowy wpływ miał tu pewien wzrost cen na konie, zanotowany już w latach w 1933—34.

Tablice (mapki) 4, 5 i 6 poglądowo przedstawiają stan koniokradztwa według województw: 1) podczas jego największego nasilenia w 1922 r., 2) podczas największego spadku w 1931 r. i 3) stan z 1937 roku. Widzimy tu, że w niektórych województwach sytuacja jest zupełnie pomyślna, inne natomiast cofnęły się, jeżeli chodzi o ilość skradzionych koni, prawie do stanu sprzed 15 lat, tj. z roku 1922.

Szczególnie niepomyślnie przedstawia się sytuacja w województwach małopolskich. Ilość kradzieży koni w tych województwach, począwszy od r. 1923, obniża się stopniowo, jak i w innych częściach kraju, jednak od r. 1933 zaczyna niewspółmiernie wzrastać. Wskazuje nam to szczegółowo tablica 7. Z tablicy tej widzimy, że w wojew. lwowskim w roku 1935 skradziono więcej koni, niż w 1922 r., w wojew. tarnopolskim w 1934 r. tyleż prawie, co w 1923, w stanisławowskim i krakowskim kradzieże koni w 1935 r. osiągnęły bez mała stan z 1922 r.

A przecież w latach 1929—30 ilość kradzieży koni w tych województwach była już minimalna. Czemu przypisać tak gwałtowny i wyjątkowy ich wzrost? Bo rzeczywiście Małopolska stanowi niezrozumiały wprost wyjątek pod tym względem. Nawet w województwach najbar-



Tablica 4

● = 25 koni



Tablica 5

● = 25 koni

dziej w swoim czasie zagrożonych koniokradztwem, wykazujących początkowo największe ilości skradzionych koni, stan ten przedstawia się obecnie pomyślniej nie tylko stosunkowo, ale nawet ilościowo. Tablica 8 dokładnie to ilustruje. Najbardziej zagrożone w swoim czasie pod względem koniokradztwa województwo wołyńskie wykazuje

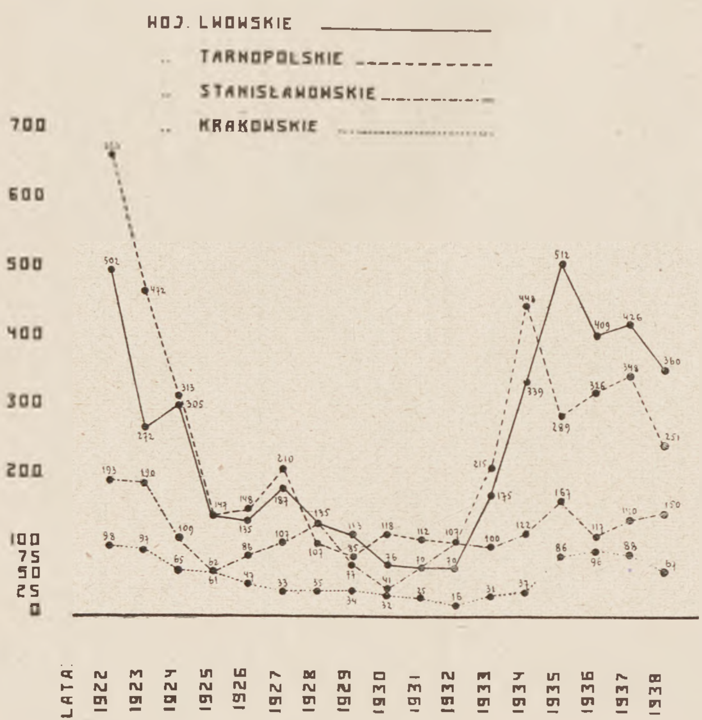


Tablica 6

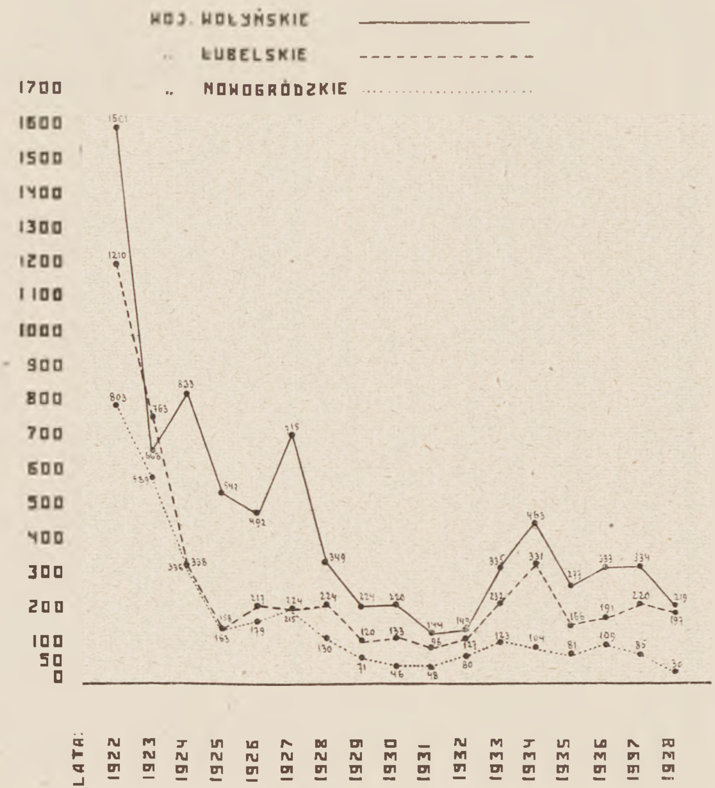
● = 25 koni

w 1937 r. pięć razy mniej skradzionych koni niż w r. 1922, następne po nim lubelskie—prawie sześć razy mniej i wreszcie nowogródzkie—mniej niż dziewiątą część stanu z 1922 r. W tym samym czasie województwa małopolskie nie wykazują prawie żadnej poprawy w stosunku do 1922—23 r.

Sądzę, że stan ten wymaga bardzo daleko idącej reformy w systemie i sposobach walki z koniokradztwem na tych terenach.

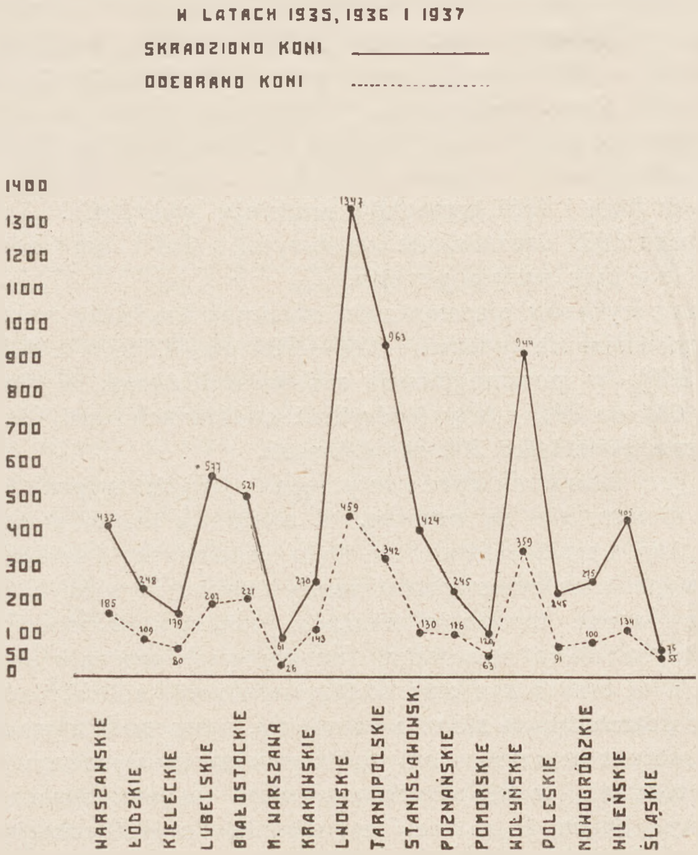


Tablica 7



Tablica 8

Jeszcze bardziej jaskrawo uwidocznia ten niepomyślny stan rzeczy tablica 9. Zawiera ona dane o ilości koni skradzionych i odebranych przez policję w latach 1935, 1936 i 1937 w poszczególnych województwach. Widzimy tu, że wojew. lwowskie ogromnie dystansuje nawet Wołyń i że w wojew. tarnopolskim również w ciągu trzech lat



Tablica 9

skradziono koni więcej, niż na Wołyniu, jakkolwiek różnica nie jest tak wielka.

Jeszcze jedno widzimy z tej tablicy, mianowicie, że w ostatnich latach działalność koniokradów jest najbardziej intensywna na południu kraju, w przeciwieństwie do lat dawniejszych, kiedy koniokradztwo miało swe główne siedlisko w województwach wschodnich i częściowo centralnych. W latach 1935-37 w czterech południowych województ-

twach—lwowskim, tarnopolskim, stanisławowskim i wołyńskim — skradziono ponad 50% wszystkich koni skradzionych w tym czasie w Polsce, mianowicie 3678. W 13 pozostałych województwach skradziono koni 3653. Są to dość jaskrawe dysproporcje, które powinny skłonić do zastosowania odpowiednich środków zaradczych odpowiedzialne za bezpieczeństwo miejscowe władze.

Pozostaje do omówienia kwestia ilości wypadków koniokradztwa, wykrytych przez policję. Do roku 1935, niestety, nie mamy danych o ilości koni odnalezionych i odebranych złodziejom czy paserom w wyniku dochodzeń policyjnych. Nie mamy również zupełnie statystyki wyroków sądowych zasądzających za koniokradztwo. W wykazach przestępczości notowano wtedy tylko ilość wypadków kradzieży, ilość skradzionych koni i ilość wypadków kradzieży wykrytych. Te ostatnie cyfry od roku 1935 uzasadnione są danymi o ilości koni odebranych, przed tym nie były niczym poparte.

Według wykazów przestępczości stosunek kradzieży wykrytych do zgłoszonych wahał się w latach 1922—1934 od 48.7% (w r. 1925) do 31% (w roku 1933), w poszczególnych zaś województwach w tym samym czasie od 67% do 29%, wtedy kiedy ilość odebranych koni (po 1935 r.) stanowi przeciętnie tylko 38% skradzionych.

Jak już mówiłem, dane dotyczące wykrycia wypadków koniokradztwa niczym nie są poparte. Z uwagi na to, że w początkach naszej służby bezpieczeństwa nie było ustalonych i ścisłych zasad, w jakich wypadkach przestępstwo należy uważać za wykryte, następnie z uwagi na znane tendencje niższych jednostek wykonawczych do zwiększania wszelkimi sposobami (na papierze) procentu przestępstw wykrytych i na brak przez czas dłuższy należytej kontroli, która by te zapędy w dostatecznym stopniu hamowała, mam podstawy do podejrzeń, że procent kradzieży koni wykrytych jest w wykazach przestępczości z tych lat, w niektórych zwłaszcza województwach, mocno przesadzony. Sądzę, że za czas przynajmniej do 1930 roku można go z czystym sumieniem wydatnie zredukować.

Z większym prawdopodobieństwem można mówić o stosunku kradzieży wykrytych do zgłoszonych dopiero począwszy od roku 1935, tj. od czasu notowania w wykazach przestępczości danych o ilości koni odebranych. I tu jednak mogą być znaczne nawet nieraz odchylenia, odnalezienie bowiem lub odebranie konia nie zawsze świadczy o wykryciu sprawcy kradzieży, tak samo wykrycie koniokrada często nie jest połączone z odebraniem koni. Ścisłe dane mogłyby dać tylko prawomocne wyroki sądowe. W każdym razie ilość koni odebranych

porównana z ilością koni skradzionych daje przybliżony obraz wykrycia.

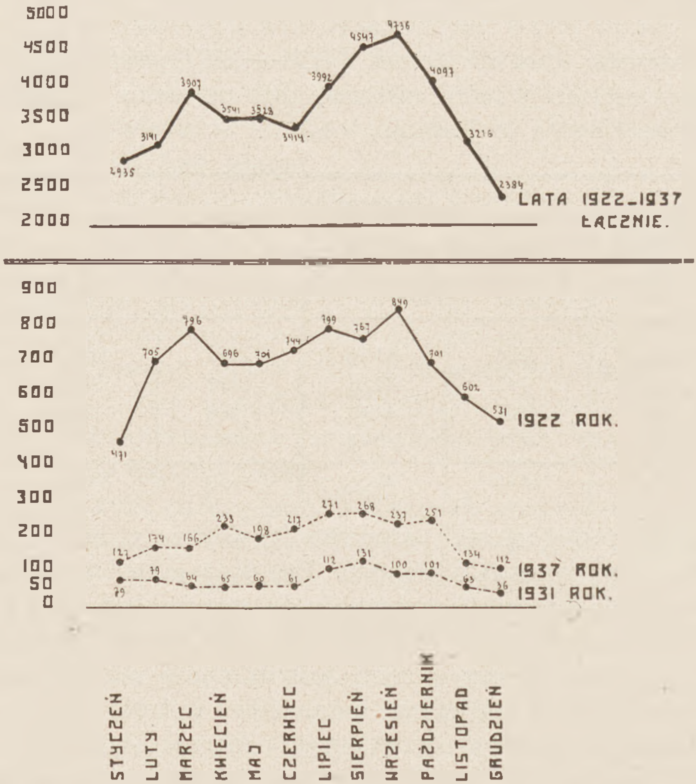
W ostatnich czterech latach (1935—1938) procent wykrytych koniokradztw jest już bardzo zbliżony do procentu odebranych koni. Niżej podana tabelka to ilustruje.

ROK	Było wypadków kradzieży	Ilość kradzieży wykrytych	Stosunek kradzieży wykrytych do zgłoszonych	Ilość skradzionych koni	Ilość odebranych koni	Stosunek koni odebranych do skradzionych
1935	1750	758	43.3%	2423	1017	41.8%
1936	1833	743	40.5%	2520	904	35.8%
1937	1698	707	41.6%	2388	899	37.6%
1938	1309	438	33.4%	1841	675	36.7%
Razem	6590	2646	40.1%	9172	3495	38.1%

Doświadczenie czterech ostatnich lat wskazuje, że przeciętnie policja odbiera 38% koni skradzionych. Taki sam mniej więcej jest w tych latach stosunek kradzieży wykrytych do zgłoszonych. Z tych danych można już wysnuć wnioski zupełnie wyraźne i prawdopodobne: jeżeli obecnie przy stosunkowo dużym doświadczeniu policji i ulepszonych środkach technicznych (telefony, auta, radio) wykrywa się 38—40% wypadków kradzieży koni, to oczywistą jest rzeczą, że w latach poprzednich, kiedy policja była nieporównanie mniej sprawna i nie miała takich pomocy, jak obecnie, procent wykrycia musiał być znacznie mniejszy.

I obecnie jeszcze jednak ginie bezpowrotnie ponad 60% skradzionych koni. Straty z tego tytułu dla rolników są bardzo znaczne.

Tablica 10 obala prawie całkowicie jedno z zakorzenionych i prawdopodobnych, ale dotąd przez nikogo nie sprawdzonych twierdzeń, że największa ilość kradzieży koni przypada na miesiące jesienne. Szesnastoletnie doświadczenie wskazuje na co innego. Wprawdzie miesiąc wrzesień daje największą liczbę skradzionych koni, ale już od października liczba ta gwałtownie się zmniejsza i np. w listopadzie jest o wiele mniejsza niż w miesiącach letnich (czerwcu, lipcu lub sierpniu). Grudzień i styczeń dają najmniej kradzieży koni. Od lutego liczba ich nieco się zwiększa. Marzec i lipiec wykazują prawie jednakowe cyfry kradzieży, październik — nieco większą. Najwięcej koni skradziono w lipcu, sierpniu, wrześniu, październiku i marcu, nieco mniej w kwietniu, maju i czerwcu (te trzy ostatnie miesiące stoją prawie na jednym poziomie). Najmniej w grudniu i styczniu. Widzimy więc, że jesień



Tablica 10

nie przedstawia się zupełnie gorzej pod względem koniokradztwa niż inne pory roku i że koniokradzi są czynni stale. Odchylenia są stosunkowo niewielkie.

III

Wszystkie prawie skradzione konie idą do pasera, a ten po upływie pewnego czasu i radykalnej niekiedy zmianie wyglądu konia sprzedaje go dalej. Złodziej kradnie konia zazwyczaj tylko wtedy, gdy ma zapewniony zbyt. Paser inspiruje i finansuje kradzieże, często przygotowuje je i organizuje wywiad złodziejski, a zadaniem grup koniokradów, z którymi utrzymuje stosunki, jest tylko dostarczanie mu łupu. Bardzo nieliczne są wypadki, aby złodziej kradł konia dla siebie lub aby go sam sprzedawał. Zdarza się to bodaj jedynie wśród Cyganów, obcych w danej okolicy, którzy nie mają upatrzonego pasera lub nie mogą do niego dotrzeć.

Gdyby nie było paserów, nie byłoby kradzieży koni, a przynajmniej byłyby zjawiskiem nader rzadkim. Paser jest niezbędnym uzupełnieniem koniokrada i odwrotnie.

W roku ubiegłym na terenie Państwa było ogółem 705 zawodowych koniokradów i 200 paserów koni, zarejestrowanych w jednostkach policyjnych systemem „dossiers".

W poszczególnych województwach zamieszkiwało:

W WOJEWÓDZTWIE	koniokradów	paserów
warszawskim	55	25
łódzkim	21	6
kieleckim	9	4
lubelskim	97	32
białostockim	61	27
krakowskim	8	6
lwowskim	28	12
stanisławowskim	9	4
tarnopolskim	54	15
poznańskim	5	2
pomorskim	1	—
wołyńskim	180	30
poleskim	47	5
nowogródzkim	59	14
wileńskim	67	18
śląskim	4	—
razem	705	200

Ciekawe jest zestawienie koniokradów i paserów według narodowości.

	koniokradzi	paserzy
a) Cyganie	71	10
b) Żydzi	78	106
c) inni	556	84

Jak wynika z tego zestawienia, Cyganie, stanowiąc zaledwie 0.02% ludności (około 7.000), dają nam jednocześnie 10% zawodowych koniokradów (71 na 706) i 5% paserów końskich (10 na 200). Trzeba tu jeszcze mieć na uwadze, że wielu Cyganów koczujących, a wśród nich na pewno wielu koniokradów, nie posiadających stałego miejsca zamieszkania, uchyla się od wszelkiej rejestracji. Liczba więc Cyganów koniokradów jest jeszcze większa.

Żydzi wyspecjalizowali się w paserstwie. Stanowią oni 53% wszystkich paserów koni.

Chciałbym tu zwrócić uwagę, że do band koniokradów należą niekiedy nawet poważni i zamożni gospodarze, a zwłaszcza ich synowie, a paserstwem nie gardzą również poważni handlarze koni.

Mapa rozlokowania koniokradów i paserów według poszczególnych powiatów w Państwie (tablice 11 i 12), rozpatrywana w związku z wykazami skradzionych koni, daje wiele do myślenia. Wskazuje ona przede wszystkim na to, że rejestracja tych przestępców w wielu województwach bezwzględnie szwankuje. Wystarczy rzucić okiem na mapki, aby przyjść do wniosku, że w niektórych województwach jest ona niekompletna, a w innych — od dawna nie aktualizowana. Nie chcę tu się wdawać w krytykę szczegółową, sądzę, że każdy z zainteresowanych po obejrzeniu sobie tych mapek sam wyciągnie odpowiednie wnioski.

Chciałbym tu dodać tylko jedną jeszcze uwagę. Siedziba pasera jest teoretycznie i w olbrzymiej większości wypadków faktycznie końcowym etapem wędrówki skradzionego konia. Jeżeli znamy dokładnie rozlokowanie paserów na pewnym terytorium i kierunek uprowadzenia konia, to już posiadając tylko te dwie informacje, możemy wysnuć prawdopodobne wnioski, gdzie konie mogą się znajdować i gdzie należałoby ich szukać.

Z tego widać jak ważne znaczenie ma dokładna rejestracja paserów.

Sądzę, że gdyby wszystkie jednostki policyjne w Państwie, które zarządzają pościg pośredni w szerszym promieniu (a więc poczynając od komendy powiatowej), posiadały mapki stale aktualizowane z oznaczeniem siedziby paserów koni i szlaków koniokradów, ułatwiłoby to niezmiernie wydawanie celowych zarządzeń pościgowych i niejednokrotnie wydatnie przyczyniłoby się do powodzenia pościgów.

Jeszcze kilka słów o prowadzeniu „dossiers" koniokradów i paserów. Tylko na terenie trzech czy czterech województw „dossiers" kilku koniokradów posiada kilka jednostek P. P., na terenie których koniokradzi ci grasują. Poza tym nikłym wyjątkiem, „dossier" koniokrada czy pasera prowadzi ta tylko jednostka, na terenie której on zamieszkuje. Inne jednostki, nawet sąsiednie, nic o nim nie wiedzą. Ponieważ koniokradzi i paserzy koni uprawiają swoją działalność nieraz w promieniu 100 i więcej kilometrów od miejsca zamieszkania, nigdy zaś zazwyczaj nie kradną w pobliżu tego miejsca lub czynią to niezmiernie rzadko, jasne się staje, że tego rodzaju rejestracja do niczego nie prowadzi i nic nie daje. Zwłaszcza, że zbiór informacji zanotowanych w „dossier" zazwyczaj pozostawia bardzo wiele do życzenia. Najczęściej w arkuszu koniokrada nie jest zanotowany nawet paser, dla którego dany koniokrad pracuje i odwrotnie — w arkuszu pasera nie ma informacji, z którymi koniokradami ten się kontaktuje.

Trudno mi tu pisać o prowadzeniu i wykorzystaniu rejestracji prze-



Tablica 11



Tablica 12

stępców sposobem „dossiers“, za daleko bowiem odbiegłbym od tematu. Poprzestaję na razie na powyższych uwagach.

Kradzież konia w wyjątkowych tylko wypadkach może być dokonana bez odpowiedniego przygotowania jej i bez przeprowadzonego uprzednio wywiadu. Możliwe to jest tylko wtedy, jeżeli złodziej natknie się przypadkowo na konie pozostawione bez dozoru na pastwisku czy w innym miejscu i kradzież zaryzykuje. Wyprowadzenie konia ze stajni wymaga dokładnej znajomości sytuacji obejścia i zabudowań, zwyczajów gospodarza, sposobu zamknięcia stajni, środków ochronych, jak stróże i psy, a przede wszystkim poznania wartości konia i oceny, czy ryzyko jego kradzieży się opłaci.

Koniokradzi albo sami w najróżnorodniejszy sposób starają się te informacje zdobyć, albo otrzymują je od swoich wspólników i nadawców kradzieży, wreszcie dają im je inni członkowie organizacji złodziejskiej — paserzy i ich wspólnicy.

Często koniokrad wypatruje lepsze konie na jarmarkach, ogląda je dokładnie pod pozorem kupna, dowiaduje się o miejscu zamieszkania właściciela koni i w końcu, po przeprowadzeniu bardziej szczegółowego wywiadu na miejscu, konie kradnie.

Koczujący Cyganie — koniokradzi, jeżeli chodzi o wywiad złodziejski, mają zadanie bardzo ułatwione. Po zainstalowaniu się w pewnej miejscowości, przy okazji wałęsania się po domach gospodarzy wiejskich, czasami pod pozorem chęci kupna konia, poznają dokładnie stosunki miejscowe, wartość koni w poszczególnych gospodarstwach, sposób ich zamknięcia i zabezpieczenia, a wreszcie położenie sytuacyjne obejścia i budynków gospodarskich. Jeszcze większe możliwości mają pod tym względem Cyganki, które całymi dniami włóczą się po okolicznych wioskach, żebrząc, wróżąc lub lecząc łatwowiernych.

Cyganie koniokradzi rzadko kiedy jednak kradną konie w pobliżu miejsca postoju taboru. Wiedzą, że przede wszystkim na siebie skierowaliby podejrzenie i że w tych warunkach trudne albo wręcz niemożliwe byłoby dla nich spieniężenie lub inne wykorzystanie łupu. Zwykle po zebraniu dostatecznych informacji, tabor oddala się i dopiero po upływie dłuższego czasu, niekiedy nawet kilku miesięcy, gdy już zazwyczaj nikt w danej miejscowości nie pamięta o wałęsających się tu kiedyś Cyganach, mężczyźni z taboru udają się do tej miejscowości i kradną upatrzone uprzednio konie. Często mają już przygotowane dla nich fałszywe dowody tożsamości, lub jeżeli są to konie młode — świadectwa pochodzenia. (C. d. n.)

Dr TADEUSZ CYPRIAN,
prokurator Sądu Najwyższego

WPŁYW REGULACJI I RODZAJU RUCHU NA JEGO BEZPIECZEŃSTWO

Bezpieczeństwo jazdy samochodem zależy na ogół w 50% od człowieka siedzącego przy sterze, w 25% od stanu pojazdu, w ostatnich zaś 25% od rodzaju ruchu na jezdni. Warunki te mogą oczywiście doznać zmiany zależnie od warunków lokalnych i wówczas drugorzędne czynniki bezpieczeństwa ruchu nabiorą znaczenia pierwszorzędnego, ale jak długo ruch odbywa się w warunkach normalnych, w głównej mierze decyduje o bezpieczeństwie zachowanie się kierowcy. Niemniej jednak zadanie kierowcy będzie trudniejsze lub łatwiejsze, zależnie od stanu pojazdu i rodzaju ruchu na jezdni, a ponieważ okoliczności związane z kierowcą i stanem technicznym pojazdu już omówiliśmy, należy z kolei zająć się sprawą regulacji ruchu jako ostatniego decydującego czynnika o bezpieczeństwie jazdy pojazdem mechanicznym.

Ruch kołowy odbywa się na jezdni w mieście i na szosie za miastem, warunki zaś tych dwu rodzajów ruchu są tak odmienne, że należy je omówić osobno.

Na szosie mało jest sposobności do zderzenia, o ile kierowca jedzie rozsądnie, a brak dyscypliny ze strony innych uczestników ruchu nie przybiera form zbyt jaskrawych, sporo jest za to możliwości spowodowania wypadków przez rozwinięcie zbyt dużej szybkości, nienależytą ocenę stanu nawierzchni (błoto, gołoledź), warunki atmosferyczne (mgła, deszcz) oraz przecenienie sprawności fizycznej (brawura jazdy, przemęczenie).

Kierowca, który liczy się z tym, że furmanki będą jechały przeważnie niewłaściwą stroną drogi, że woźnice będą spali, konie mogą się płoszyć, cykliści będą w ostatniej chwili podjeżdżali pod chłodnicę samochodu, a dzieci wyskoczą nagle z bramy na środek szosy, uniknie

przeważnej części niebezpieczeństw, związanych z zaludnieniem szosy żywymi istotami, tak, że tych rzeczy nie trzeba ponownie omawiać, bo poświęciliśmy im sporo miejsca w poprzednich rozważaniach.

Tak samo kierowca, bystro oceniający stan jezdni, mający rutynę w braniu zakrętów, jadący ostrożnie na skrzyżowaniach i przejazdach kolejowych będzie czuł się wcale bezpiecznie, zwłaszcza, jeśli do tego należycie ocenia stan pogody, wie ile może żądać od siebie samego i nie przekracza nigdy szybkości, przy której czuje się zupełnie pewny.

Teraz kolej na czynniki niezależne od osoby kierowcy i sposobu jego jazdy. Otóż szosa może być już z natury rzeczy bezpieczna lub nie. Jeśli porównamy niemiecką autostradę, szeroką, zbudowaną z betonu, idealnie równą, o ruchu tylko jednokierunkowym, z krętą, stromą i niezabezpieczoną drogą alpejską, od razu możemy stwierdzić, że ta ostatnia stawia znacznie wyższe żądania pod adresem sprawności kierowcy.

Autostrady u nas jeszcze nie istnieją — to, co się tak popularnie nazywa, to są tylko zwykłe szosy o ulepszonej nawierzchni. Pierwszą bowiem cechą zasadniczą autostrady jest to, że nie może na niej znaleźć się inny pojazd, niż mechaniczny, dalej, że ruch odbywa się tylko jednokierunkowo, że nie wolno na samej drodze przystawać ani nawracać.

Autostrada jest drogą o najwyższej dyscyplinie ruchu — wszystko porusza się na niej płynnie, nie ma żadnych niespodzianek, każdy kierowca wie, że nikt mu nie wyskoczy na drogę, nikt nie zajedzie z fałszywej strony, że nie wpadnie z autem w wyboje lub piasek „latówki“, słowem, jeśli jego sprawność fizyczna dopisuje, a pojazd jest w porządku, bezpieczeństwo jazdy jest stuprocentowe bez względu na szybkość. Oczywiście bezpieczeństwo to istnieje w stu procentach tylko w teorii, bo nie ma niczego doskonałego na świecie, ale w każdym razie zbliża się w najidealniejszy dotychczas sposób do tego stanu.

I jeśli mimo to Niemcy, którzy mają wcale już gęstą sieć autostrad (Reichsautobahnen), na których panuje bardzo ożywiony ruch, ostatnio (w maju br.) ograniczyli szybkość maksymalną pojazdów na nich do 100 km/godz., zakazując jej przekraczania bez względu na warunki lokalne, to przyczyną tego zakazu był nie tylko wzgląd na oszczędność benzyny i zużycie opon (przy szybkościach ponad 60 km/godz. zużycie benzyny i opon rośnie niesłychanie szybko i zupełnie niewspółmiernie do zwiększenia chyżości pojazdu), ale także i wzgląd na bezpieczeństwo ruchu. Nawet najdoskonalsze samochody, najlepiej utrzymane i z najlepszym kierowcą przy sterze mogą zawieść—

jakiś defekt opony, pęknięcie drążka sterowego, resoru, i katastrofa gotowa, bo przy szybkości 100 km/godz. o opanowaniu wozu nie ma już mowy.

Jeśli tak jest na autostradzie, to tym bardziej niebezpieczeństwo to istnieje na zwykłej drodze, choćby o betonowej nawierzchni, gdzie pełno jest furmanek, rowerzystów, pieszych i gdzie w każdej chwili coś może pędzącemu samochodowi stanąć w drodze. I wówczas w ułamku sekundy auto jest w rowie, lub co gorzej, na drzewie. W związku z tym powstała już dawno u techników drogowych kwestia, czy należy szosy samochodowe wysadzać drzewami, czy też nie. Autostrady nie są wysadzane i słusznie, bo są to drogi przeznaczone do szybkiego ruchu na duże odległości, gdzie należy unikać wszystkiego, co by ruch ten czyniło mniej bezpiecznym. Nie można zaś zaprzeczyć, że obecność potężnych pni drzew wzdłuż szosy stanowi poważne niebezpieczeństwo w razie wypadnięcia pojazdu z trasy. Lepiej bowiem jest wylądować w niezbyt głębokim rowie lub na zoranym polu, niż uderzyć o drzewo, a wykluczyć możliwość wypadnięcia wozu z drogi byłoby trudno, bo w końcu niemal każdy wypadek tak się kończy.

Ale drzewa są zbyteczne tylko przy typowych autostradach, łączących oddalone duże miasta z ominięciem wszelkich pośrednich miejscowości i przeznaczonych do szybkiego ruchu na duże odległości (Schnell-Fernverkehr).

U nas typowe autostrady jeszcze są muzyką przyszłości, bo za mało jest pojazdów mechanicznych, za mało dużych miast przemysłowych i za mało potrzeby szybkiego ruchu na dalekie dystanse. I ta rzecz się tak łatwo nie zmieni, bo na to trzeba, byśmy z kraju rolniczego stali się przemysłowym, do czego bynajmniej nie dążymy. Dopiero gdyby $^3/_4$ mieszkańców Polski znalazło się w miastach i zajęło się przemysłem, rzemiosłem i handlem, okazałaby się potrzeba budowania autostrad, dopóki jednak tak nie jest, łożenie olbrzymich kwot na tego typu magistrale byłoby raczej snobizmem i chęcią pozornego dorównania Zachodowi.

Trzeba nam natomiast jak najwięcej dróg o ulepszonych nawierzchniach (beton), łączących główne miasta między sobą oraz ze stolicą i granicami kraju, ale drogi te mogą i powinny być wysadzane drzewami, by dawać ochronę przed żarem słońca w lecie, przed zawieją śnieżną w zimie i upiększać krajobraz, co nie jest bez znaczenia, o ile chcemy stać się krajem turystycznym.

Szybkości maksymalnej ograniczać u nas nie trzeba, bo ograniczają ją same warunki drogowe, obecność na niej mnóstwa innych po-

jazdów, mała dyscyplina drogowa, wąskość i krętość dróg, a wreszcie przechodzenie ich przez gęsto zaludnione wsie i miasteczka. Jeśli zaś ktoś jedzie z nadmierną szybkością, taką, że nie może opanować sytuacji, jakiej powinien spodziewać się na szosie, tym gorzej dla niego, bo skończy albo w szpitalu, albo w więzieniu. Tworzenie zaś jeszcze jednego zakazu, niemal niemożliwego do dokładnego przestrzegania, prowadzi do demoralizacji poczucia prawnego lepszej części społeczeństwa kierowców.

Problem oświetlania szos zaczyna być dopiero aktualny na Zachodzie, u nas zaś, tytułem próby niejako, oświetlono kilka odcinków szos podstołecznych i innych, sprawa ta jednak w czasie, gdy boczne ulice Warszawy i główne mniejszych miast toną nieraz w ciemności, wyglądałaby jak przysłowiowy kwiatek przy kożuchu, szkoda więc poświęcać jej więcej miejsca.

Natomiast decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu na szosie ma sprawa przejazdów kolejowych i znakowania kierunkowego i ostrzegawczego. Przejazdy kolejowe w poziomie (passage à niveau) są bolączką tak władz kolejowych, jak i policyjnych oraz samych użytkowników szosy. Nawet przejazdy strzeżone (zamykane zaporami) nie są stuprocentowo bezpieczne, bo aż nadto często się zdarza, że dróżnik zapomni zamknąć zaporę, przeoczy jakiś pociąg nadzwyczajny, zamknie ją za późno, a w wyniku tego zaniedbania na torze pokaże się krew.

Ale tam, gdzie są przejazdy strzeżone, sprawa przedstawia się jeszcze dobrze, przytłaczająca jednak większość naszych przejazdów, nawet na ważniejszych szlakach, jest niestrzeżona, zaopatrzenie ich zaś w zapory i obsługę przekraczałoby możliwości naszego skarbu kolejowego, nie można się więc nawet tego domagać. Można jednak i musi się domagać tego, by przejazdy takie były założone prawidłowo, tj. by nie były pozbawione dobrej widoczności z takiej odległości, jakiej wymaga nie zaprzęg w dwa woły, lecz normalna szybkość samochodu. Jeśli zaś pod pociąg dostanie się furmanka, której woźnica spał w czasie jazdy, to wypadek taki jest cennym ostrzeżeniem całej wsi, by nie spać w czasie jazdy i ma pewne znaczenie wychowawcze.

Ze sprawą przejazdów łączy się druga, a mianowicie znakowanie ostrzegawcze. Znakowanie to, ujednostajnione międzynarodowo, łatwe i przejrzyste, stoi nawet u nas na wcale dobrym poziomie. Drogi, nawet drugorzędne, są zaopatrzone na ogół w znaki, a działalność Automobilklubów i Touringklubów zrobiła na tym polu bardzo dużo. Jeśli więc automobilista wpadnie pod pociąg, mimo że w odpowiednim miejscu był znak ostrzegawczy i mimo że przejazd nie był szczególnie nie-

przejrzysty, nie pozostanie nic innego, jak winę wypadku przypisać jemu samemu.

Gorzej natomiast przedstawia się sprawa znakowania kierunkowego. Nowoczesne znakowanie tego typu mamy tylko bodaj w okolicach Gdyni — duże, widoczne na dobre sto metrów czarne napisy na żółtym tle, wskazujące kierunek do najbliższej miejscowości wraz z kilometrażem. W innych stronach kraju znakowanie jest gorsze, czasem skandaliczne (okolice podwarszawskie cieszą się pod tym względem marną opinią), co ma duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu, bo jeśli automobilista spostrzeże miniaturowy drogowskaz w ostatniej chwili, aż nazbyt często ostro skręca, nagle hamuje, a przy tym o wypadek nietrudno. Jeśli zaś znaków nie ma w ogóle, kończy się na błądzeniu, wpadnięciu na niemożliwe do przejechania drogi, uszkodzone mosty i mostki, słowem na marnowaniu czasu, sił i majątku narodowego, jakim jest każdy samochód.

Szczególne warunki bezpieczeństwa panują w górach. Wprawdzie nie ma u nas przełęczy typu alpejskiego, a te które są uczęszczane przez automobilistów, znajdują się przeważnie na Śląsku, który wzorowo dba o szosy i rozporządza siecią dróg betonowych nie ustępującą Zachodowi, niemniej jednak są w Karpatach i na Podolu liczne drogi, strome, kręte i wąskie, wymagające dużej umiejętności jazdy, zwłaszcza że w tamtych okolicach ani ludność, ani konie nie są oswojone z samochodem, co powoduje nieraz groźne sytuacje.

Nie możemy tu wchodzić w takie finezje, jak podwyższanie szosy na zewnętrznym obwodzie łuków, znakowanie zakrętów palikami zaopatrzonymi w „kocie oczy", dające wieczorem iskrzącą się linię bankietu (Śląsk), rozjazdy trójkątne na ożywionych szlakach, stacje ratownicze dróżników (Poznańskie) itd., bo zaprowadziłoby nas to za daleko.

Na zakończenie analizy czynników składających się na stan bezpieczeństwa na szosie należy omówić sprawę zasadniczej wagi, jaką jest niezmierna doniosłość działalności policyjnych patroli zmotoryzowanych. Patroli tych mamy, niestety, bardzo niewiele, bo są kosztowne z uwagi na sprzęt motorowy i szkolenie personelu. Ale mimo, że patrole te działają bodaj przeważnie w terenie podstołecznym, z rzadka zaś rozsiane są w reszcie kraju, wpływ ich na dyscyplinę drogową jest nadzwyczajny.

Jeśli gdzieś na szosie pojawił się motocykl policyjny i w czasie jednej jazdy spowodował ukaranie kilku tuzinów woźniców, rowerzystów, a tu i ówdzie jakiegoś niesfornego automobilistę, sama świado-

mość, że może zjawić się ponownie, już wpływa dodatnio na dyscyplinę ruchu, już wskazuje na to, że stan anarchii drogowej nie jest zasadą i każe furmankom żwawiej zjeżdżać na prawo na sygnał klaksonu, a cyklistów powstrzymuje od harców zygzakiem po szosie.

Toteż w działalności tych patroli należy upatrywać zasadniczy sposób usunięcia naszej anarchii drogowej, którą zwalczają także kluby samochodowe, urządzające (zwłaszcza w Poznańskim) setki jazd patrolowych w towarzystwie posterunkowych, karzących doraźnie niesfornych woźniców i rowerzystów.

Tak wyglądałaby w krótkich słowach analiza czynników, składających się na stan bezpieczeństwa ruchu na szosie. Omawianie ich jest częściowo powtórzeniem wywodów poprzednich, że bezpieczeństwo ruchu na szosie w małym stosunkowo stopniu zależy od regulacji tego ruchu, jako że jest on rzadki, poza tym wiele spraw należy do rodzaju ściśle specjalnych, dla których ramy tego artykułu są za ciasne.

Inaczej się przedstawia analiza ruchu w mieście, gdzie rozważania techniczne splatają się ściśle z okolicznościami związanymi z opanowaniem tego ruchu i ujęciem go w karby dyscypliny, co jest głównym zadaniem właściwych władz policyjnych. Analizie tej więc poświęcimy więcej miejsca.

Przede wszystkim musimy odróżnić ruch jednolity, złożony z pojazdów mechanicznych, jaki mamy w przeważającej części wielkich miast Zachodu, od ruchu mieszanego, panującego u nas. Cechą ruchu jednolitego jest płynność i jednostajny rytm — pojazdy poruszają się równą mniej więcej szybkością, dysponują jednakowym przyśpieszeniem, niezależnie zaś od tego, czy szybkość poruszania jest bardzo duża, czy też bardzo mała, można ruch taki stosunkowo łatwo opanować i ująć doskonale w karby dyscypliny. Widać to najlepiej w Ameryce i niektórych miastach zachodniej Europy, gdzie główne ulice, wyposażone na każdej przecznicy w urządzenia sygnalizacyjne, pełne są samochodów, pędzących z dużą szybkością, i to mimo licznych przecznic i mimo rozbłyskujących co pewien czas czerwonych świateł wstrzymujących ruch.

Ponieważ wszystkie pojazdy poruszają się na głównych ulicach z jednakową mniej więcej szybkością, światła sygnalizacyjne muszą być regulowane automatycznie. Wygląda to tak, że gdy (przykładowo biorąc) pojazd mechaniczny ma wolną drogę na pierwszym sygnale, drugi jest zamknięty, ale zanim do niego dojedzie, już się otwiera i kierowca nie potrzebuje ani zbytnio zwalniać, ani tym mniej zatrzymywać. W czasie, gdy przejeżdża drugi sygnał na drugim skrzyżowaniu, trzeci

jest zamknięty, ale zanim do niego dojedzie, i ten się otworzy i tak dalej. W ten sposób tworzy się na takiej głównej i długiej ulicy rodzaj pokawałkowanego tasiemca samochodów, poruszającego się niemal bez zatrzymania, mimo czasowego wstrzymania ruchu dla przepuszczenia pojazdów z bocznych ulic.

Sygnały na takich magistralach regulowane są synchronicznie, a więc zapalają się i gasną automatycznie, co pewien czas, tak obliczony, by pojazd, który umiejętnie włączył się w nurt ruchu i porusza się z normalną szybkością, mógł przejechać całą ulicę niemal bez zatrzymania. Pojazdy wyjeżdżające z bocznych ulic muszą oczywiście oczekiwać na sposobność przecięcia ulicy głównej lub włączenia się w jej nurt, ale za to te, które jadą magistralą, jadą płynnie.

Od razu widać z tego przedstawienia, że takie uregulowanie ruchu możliwe jest tylko tam, gdzie wszystkie pojazdy posuwają się z jednakową szybkością, gdzie więc nie ma na głównych ulicach nie tylko pojazdów konnych, ale nawet i tramwajów, wypieranych zresztą z centrum miast coraz skuteczniej.

Toteż u nas regulacja automatyczna, synchronizowana, nie jest możliwa, bo każdy pojazd ma inną szybkość, ale też skutek z tego jest taki, że ruch np. w Warszawie na głównych ulicach odbywa się nierównomiernie, skokami, powstają zatory i skłębienia, psujące rytm.

Oczywiście, że i ruch automatyczny zna takie niespodzianki, które tam są nawet groźniejsze, bo jeśli wskutek drobnego wypadku na jezdni lub nieumiejętnego włączenia się niewprawnego kierowcy powstanie najmniejszy choćby zator, cały mechanizm ruchu rozprzęga się natychmiast i trudny jest do uporządkowania.

Jest właściwością wszelkich organizmów precyzyjnych, że najmniejsze zakłócenie normalnej pracy tym więcej rozprzęga prawidłowe jego funkcjonowanie, im bardziej precyzyjny jest sam organizm. Wszak spadnięcie koła u wozu furmanki potrafi „zakorkować“ ulicę Marszałkowską w Warszawie nieraz i na pół godziny, co powoduje kilometrowe sznury tramwajów i pojazdów. Cóż dopiero, gdy jakiś wypadek zdarzy się w ruchu pełnoautomatycznym (on się tylko tak nazywa, bo w rzeczywistości jest dozorowany).

Sygnalizacja jest w dużych miastach konieczna i przyczynia się walnie do zapobiegania wypadkom. Czerwone światło na skrzyżowaniu ulic zamyka szczelnie jeden kierunek ruchu i pozwala na rozplątanie skłębień w drugim, co odbywa się wówczas spokojnie i bez tarć.

Gdyby sprawa ograniczała się do pojazdów jadących na obu krzyżujących się jezdniach prosto przed siebie lub skręcających tylko

w prawo, rzecz byłaby zupełnie łatwa. Zielone światło — wszystko jedzie przed siebie lub bez żadnej przeszkody skręca w prawo koło krawężnika — czerwone — stoi bez ruchu. Ale mamy jeszcze jedną możliwość — część pojazdów chce skręcić w lewo i tu zaczyna się cała historia. Na zielone światło pojazd taki rusza spod słupa sygnałowego, wystawia lewy wskaźnik i usiłuje skręcić. Ale ponieważ jednocześnie idzie sznur pojazdów z kierunku przeciwnego, niemożliwe jest przecięcie tego nurtu, by się ze skrzyżowania wydostać. Toteż pojazd skręcający musi albo czekać, stojąc na poprzek jezdni na samym skrzyżowaniu, albo też zahamuje nurt płynący ze strony przeciwnej.

Na to rady jeszcze nie znaleziono, bo trudno za rozwiązanie sprawy uważać istniejące gdzie niegdzie na Zachodzie zakazy skręcania w ogóle w lewo na najbardziej ożywionych skrzyżowaniach ulic. Kto w takim miejscu chce skręcić w lewo, musi zamiast tego wykonać skręt w prawo, objechać dany blok domów i wynurzyć się na następnej poprzecznej ulicy, by tam już skręcając w prawo, włączyć się w sznur pojazdów jadących w pożądanym kierunku. U nas jeszcze tak silnego ruchu nie ma, więc można poprzestać na tym, by zalecić kierowcom, mającym zamiar skręcić w lewo, by przed dojechaniem do skrzyżowania ulokowali się już (przy dwu rzędach pojazdów) w środkowym, lewym rzędzie, potem wjeżdżając na środek skrzyżowania skręcili w lewo i czekali na sposobność przemknięcia się między pojazdami idącymi z przeciwnej strony.

Próbowano w niektórych miastach Zachodu wykorzystać na ten manewr moment światła pośredniego, żółtego i wówczas wyglądało to tak, że na zielone światło pojazdy skręcające w lewo wjeżdżały w skrzyżowanie, na żółte przejeżdżały je skręcając w lewo, a dopiero na następujące czerwone zatrzymywał się jeden z dwu nurtów idących prosto, ruszał zaś drugi. W ten sposób światło żółte przeznaczone było właśnie dla wykonania wszelkich manewrów połączonych ze skręcaniem i opróżnieniem jezdni. System ten jednak miał swoje niedogodności, bo o ile mi wiadomo, nie zdołał się utrzymać.

Ale sygnały są nie tylko dla pojazdów, lecz i dla pieszych, którzy muszą przechodzić jezdnię na skrzyżowaniach, i to równocześnie z pojazdami, które skręcają właśnie wtedy, gdy jezdnia pełna jest ludzi. Inaczej być nie może, bo otwarcie ruchu pojazdów w głównej ulicy otwiera i ruch pieszych w tych samych kierunkach, a pojazdy skręcające muszą ruch ten przecinać. Przecinanie to jest mniej groźne przy skręcaniu w prawo, bo pojazdy idą przy samym krawężniku, niż przy skręcaniu w lewo, gdzie ludzie muszą skupiać się na środku jezdni,

w każdym razie jednak naczelną zasadą bezpieczeństwa i regulacji ruchu musi być ta, że w tym momencie panem na jezdni jest nie pojazd, lecz piechur! Jest to wyjątek od ogólnej reguły, że na jezdni rządzi pojazd, piechur zaś na chodniku. I jak każdy wyjątek, musi być obserwowany bardzo ostro, a nie ma dość surowej kary na szofera lub woźnicę, który skręcając i przecinając nurt pieszych, robi to zbyt szybko lub nieostrożnie. Wszelkie skręcanie w tych warunkach musi odbywać się dosłownie „krokiem" z zatrzymaniem na taki czas, by dać możność ludziom spokojnie przejść, najeżdżanie zaś na nich, zwłaszcza z tyłu, powinno kończyć się z miejsca odebraniem prawa jazdy.

W każdym razie sygnały wpływają znakomicie na bezpieczeństwo ruchu i z uznaniem powitać należy zwiększanie ich ilości w Warszawie. Idzie to wolno (jeden zespół sygnałowy kosztuje podobno około 30.000 zł), ale w każdym razie sygnały te mają się znaleźć w 10 najbardziej ożywionych punktach miasta i trzeba sobie życzyć, by stało się to jak najprędzej.

W innych miastach Polski sygnały świetlne na razie jeszcze nie wchodzą w rachubę, bo ruch pojazdów mechanicznych jest tam za mały, tak, że zupełnie wystarcza regulacja przez posterunkowych. Regulacja taka nie jest bynajmniej przestarzała i stosowana jest w największych miastach Europy (Paryż) z dużym powodzeniem. Można by nawet powiedzieć, że narody, lubujące się w systematyzowaniu wszelkich przejawów życia i mające kult maszyny (Niemcy) stosują sygnały, podczas gdy narody bardziej indywidualistycznie nastawione (Francuzi) wybierają, prócz sygnałów w głównych punktach węzłowych, regulację ruchu przez posterunkowych.

Kto obserwował miłych, zwinnych policjantów francuskich na ulicach Paryża, jak stojąc wprost na jezdni, krótkimi pałeczkami dyrygują olbrzymim ruchem kilku szeregów samochodów i ponaglają przechodniów uprzejmym „circulez, circulez", doszedł na pewno do przekonania, że o problemie decyduje w równej mierze sprawność urządzeń, jak i dyscyplina ruchu, połączona z względnością wobec innych.

Sprawa bezpieczeństwa ruchu wiąże się ściśle z kwestią sygnalizacji akustycznej (w dzień) i optycznej (w nocy). Kwestia ta została już przesądzona w tym kierunku, że zakaz sygnalizacji w mieście bezpieczeństwo potęguje, zamiast je umniejszać i niemal wszystkie większe miasta europejskie przeszły na ruch bezdźwiękowy.

Dopóki pojazdów mechanicznych jest mało na jezdni, mogą one z pożytkiem dawać sygnały ostrzegawcze, bo inni uczestnicy ruchu nie

liczą się z ich stałą obecnością, toteż nikomu nie przyjdzie na myśl zakazywać sygnalizacji akustycznej na otwartej szosie. Ale w mieście, gdzie samochody idą nieprzerwanymi sznurami, nawet najgłośniejsze sygnały nikogo już nie ostrzegają, bo tworzą istną kakofonię, morze hałasu, w którym ginie indywidualne ostrzeżenie, hałas zaś przytępia uwagę ludzi i zamiast zwiększać, wybitnie zmniejsza bezpieczeństwo.

Zakazy te muszą być oczywiście interpretowane rozsądnie, bo jeśli kierowca widzi, że mu ktoś nieuważny po prostu włazi pod wóz, raczej da mu krótki, urywany znak ostrzeżenia, niż dopuści do wypadku, nieraz zaś bez takiego sygnału musiałoby dojść do jakiegoś zderzenia.

Tak samo sygnał jest niezbędny, jeśli środkiem jezdni jedzie inny pojazd, którego woźnica czy kierowca nie zważa, co się dzieje za nim i nie przepuszcza chcącego wyprzedzić — bez sygnału można by tak jechać kilometrami za jakąś furmanką, której woźnica jest zbyt gapiowaty, by uważał, co się dzieje za nim, a nie zna przepisów.

Ostrzeżenie harcujących po pustych jezdniach cyklistów, że za nimi jedzie samochód, który ich będzie wyprzedzał, jest także obowiązkiem kierowcy, mimo zakazu sygnalizacji, bo nawet zwolnienie tempa do 10 km/godz. może nie zapobiec wypadkowi, jeśli młodzi chłopcy zataczają łuki na rowerach i mogą wpaść na auto nawet z boku karoserii.

Tak więc na tle zupełnej ciszy tym wybitniej odzywają się krótkie, urywane sygnały konieczne, które nie powinny wywoływać natychmiastowej interwencji policji, jeśli są istotnie dawane tylko w miarę koniecznej potrzeby.

Równie konieczna jest sygnalizacja optyczna (najaśnicami) w nocy. Jezdnie są wówczas na ogół puste, co skłania do szybszej jazdy i groźne jest zwłaszcza na skrzyżowaniach, skąd nieraz wyskakują samochody zbyt szybko, ufając w to, że główna ulica jest pusta. Toteż sygnalizowanie włączaniem najaśnic (ale ustawionych na światło do mijania, nie szosowe) jest bardzo celowe, winno być zawsze obowiązkowe na skrzyżowaniach, zwłaszcza, że nikomu nie szkodzi i niczyjego spokoju ani spoczynku nie zakłóca.

Problem skrzyżowań w mieście jest jednym z zasadniczych, gdy idzie o bezpieczeństwo ruchu. W tym celu konieczną było rzeczą ustalić raz na zawsze, komu służy na skrzyżowaniu pierwszeństwo i niemal wszędzie panuje zasada, że służy ono temu, który przyjeżdża z prawej strony. Od tej zasady ogólnej, obowiązującej na szosie, mogą być w miastach czynione wyjątki na rzecz głównych ulic, na których

ruch jest tak silny, że byłoby niecelowe przerywać go i dezorganizować przez wstrzymywanie dla przepuszczania nielicznych pojazdów, wyjeżdżających z bocznic w miejscach, gdzie nie ma sygnałów. Za ulice główne uważane są te, po których kursuje tramwaj, następnie duże aleje, magistrale, które jako takie są oznaczone w odnośnym rozporządzeniu. Sprawa ta jednak wymaga uporządkowania, bo trudno żądać od kierowcy, który jedzie przez całą Polskę, by wiedział, jak jest ona uregulowana w każdym mieście, przez które przejeżdża, które ulice są tam uznane za główne i jak ma się na skrzyżowaniach zachować. Najłatwiej byłoby podać te zasady w kilku słowach na tablicach orientacyjnych, umieszczonych u wjazdu do miast (np. do Warszawy), tam, gdzie jest już tablica z zakazem sygnalizacji itd.

Skrzyżowania, jeśli są nieprzejrzyste, bywają jedną z głównych przyczyn wypadków, którym zapobiegać ma nie tylko zasada pierwszeństwa pojazdu, nadjeżdżającego z prawej strony, lecz w wyższym jeszcze stopniu zasada pierwszeństwa ulicy głównej. Zasadę tę posuwa się w niektórych krajach (Stany Zjednoczone, ostatnio Niemcy) tak daleko, że szczególnie ruchliwe węzły komunikacyjne mają boczne ulice niejako zamknięte nakazem zatrzymania pojazdu w ogóle, zanim wjedzie on w ulicę główną. Zakaz ten zapobiega wjeżdżaniu z większą szybkością pojazdów z ulic bocznych i obowiązuje nawet wtedy, gdy główna ulica jest zupełnie pusta. Po prostu każdy pojazd musi się u wylotu bocznej ulicy zatrzymać, po czym dopiero może ruszyć i wjechać w główną. Te „stop-streets“ mają zapobiegać wypadkom tak na jezdni, jak i z pieszymi na przejściach i trzeba przyznać, że przy rygorystycznym obserwowaniu zakazów w obu wymienionych krajach dają dobre wyniki.

Niektóre większe kraje Zachodu stosują na nieprzejrzystych skrzyżowaniach specjalne lustra, umożliwiające kierowcom widzenie tego, co się w danej chwili dzieje poza narożnikiem, na krzyżującej się ulicy. Oczywiście lustra te są tam tylko na miejscu, gdzie nie ma ani regulacji ruchu, ani nakazu zatrzymania pojazdu.

Stosunkowo za mało wagi przykłada się u nas jeszcze do dyscypliny ruchu przy sygnałach. Z jednej strony wszelkie zjawienie się samochodu czy innego pojazdu poza czerwonym światłem powinno być jak najsurowiej karane, bez względu na to, czy wywołało jakieś niebezpieczeństwo, czy nie, z drugiej zaś przechodzień, który mimo czerwonego światła wybiega na jezdnię, powinien być niejako „poza prawem“.

Chwila, gdy na przejściu jezdni z konieczności mieszają się ze sobą piesi i pojazdy, wymaga od kierowców niezmiernie ostrożnej jazdy

i za mało się tępi „kawalerskie“ wjeżdżanie taksówek warszawskich w falę przechodniów na przejściach.

W ogóle przejścia, odpowiednio znakowane, nawet tam, gdzie nie ma sygnałów, powinny być uważane za domenę pieszych i obowiązkiem kierowców jest zwolnić na nich chyżość, a nawet przystanąć, jeśli przechodzą ludzie, którzy przecież muszą w jakimś punkcie przekroczyć jezdnię, nie są zaś obowiązani czynić tego z uczuciem zająca, przecinającego linię nagonki. To samo dotyczy przystanków tramwajowych, gdzie obowiązkiem kierowcy jest również albo zwolnić szybkość do minimum, albo nawet przystanąć, by umożliwić wsiadanie i wysiadanie bez przyciskania się do jadącego auta i tramwaju. Sprawa ta słabo jest jeszcze uregulowana u nas w praktyce, bo najpierw przed czerwonym sygnałem stanie długi rząd tramwajów i samochodów, gdy zaś potem błyśnie światło zielone, ruszają tramwaje i kolejno dojeżdżają do przystanku, ale wsiadanie i wysiadanie jest niesłychanie utrudnione, bo sznur samochodów się nie kończy, wozy jadą jeden za drugim niemal bez odstępów, tramwaje nie mogą czekać, aż fala aut się przewali, ludzie nie chcą pozwolić tramwajom uciec i zaczyna się ekwilibrystyka, związana z przeciskaniem się między jadącymi autami, by z chodnika dostać się do tramwaju.

W ogóle sprawa tramwajów w śródmieściu jest trudna i dopóki nie uda się ich stamtąd usunąć, będą korkować wszelki ruch mało co mniej, niż niesforne furmanki. Duże, podwójne wozy, związane linią szyn, zatykają wszelki płynny ruch na prostych, a już zupełnie dezorganizują wszystko na skrzyżowaniach, gdzie przed czerwonym światłem zbierają się całymi sznurami, by potem rozpełzać się we wszystkich kierunkach, zatrzymując wszelkie inne pojazdy.

Ale zastąpienie tramwajów koleją podziemną i autobusami jest muzyką przyszłości—kolej podziemna rozwiązuje problem ruchu, dalekobieżnego zwłaszcza, w sposób idealny, zbliżając do siebie najbardziej odległe dzielnice i pozwalając na przerzucanie setek tysięcy ludzi w ciągu bardzo krótkiego czasu. Autobusy są mniej sztywne w ruchu od tramwajów, bo nie mają szyn, ale duże ich cielska są mało zwrotne i zwłaszcza na wąskich jezdniach też powodują zatory. Bardzo mało u nas rozpowszechnione są trolleybusy (tramwaje bez szyn, podobne ruchliwością i wyglądem do autobusów, znane od lat w Poznaniu) łatwiej dostosowujące się do wymagań ruchu od tramwajów. Jeśli jednak żaden z tych rodzajów lokomocji nie zdołał jeszcze u nas wyprzeć tramwaju, to przyczyna tego leży w kalkulacji kosztów przewozu. Tramwaj jako środek przewozu masowego ustępuje tylko kolei pod-

ziemnej, która jednak wymaga ogromnego wkładu jednorazowego, autobus i trolleybus kalkuluje się znacznie drożej i może rentować się tylko obok kolei podziemnej jako droższy, ale nie opuszczający powierzchni ziemi środek komunikacji dla tych, którzy chcą tej kolei uniknąć, mają zaś więcej czasu na przejazd.

Ze sprawą ruchu tramwajowego związany jest cały szereg zagadnień bezpieczeństwa ruchu w odniesieniu do pojazdów mechanicznych. Tramwaje kursują normalnie z chyżością wahającą się od 20 do 40 km/godz., zależnie od rodzaju ulicy i miasta. W każdym razie pojazdy mechaniczne, jadące w tym samym kierunku, muszą starać się tramwaj wyprzedzić, jeśli nie mają być narażone na zatrzymywanie się na każdym przystanku, co czyni iluzoryczną wszelką szybkość lokomocji samochodowej.

Aby jednak tramwaj prześcignąć, muszą poruszać się szybciej od niego. Dopóki tramwaj robi 20 km/godz., sprawa nie jest trudna, ale wyprzedzanie tam, gdzie ma on 40 km/godz., narusza już przepis o szybkości maksymalnej, obowiązujący bezwzględnie w całej Polsce. Aby tego uniknąć, kierowcy na wyprzedzanie wybierają chwile, gdy tramwaj dojeżdża do przystanku lub na nim stoi, co jest połączone z niebezpieczeństwem dla wsiadających i wysiadających z tramwaju. Jeśli zaś tych pojazdów jest kilka, starają się wszystkie wyprzedzić tramwaj, zanim ruszy i nabierze szybkości, co czyni on bardzo prędko i wówczas gonitwa robi się zgoła groźna.

Tam, gdzie jezdnie są tak szerokie, że obok tramwaju mieszczą się dwa rzędy pojazdów, jak to bywa na szerszych ulicach Warszawy, jest jeszcze pół biedy, bo zawsze znajdzie się dość miejsca dla pieszych, ale tam, gdzie między tramwajem a chodnikiem jest miejsce tylko na jeden pojazd, i to nieraz dość skąpe, jak to bywa w przeważnej ilości miast w Polsce i na wielu ulicach Warszawy, wsiadanie i wysiadanie z tramwaju może być nieraz połączone z niebezpieczeństwem. Połączone zaś jest z nim zawsze, jeśli odbywa się z jadącego tramwaju, bo kierowca, który właśnie wyprzedza tramwaj, do czego ma pełne prawo, jest zupełnie bezsilny, jeśli mu ktoś z jadącego elektrowozu wyskoczy wprost pod koła. Wówczas kierowca, o ile szczęśliwym przypadkiem nie uda mu się zahamować, nie ma już innej możliwości jak przejechać po prostu tego pasażera, bez czynienia prób ucieczki z autem na chodnik, bo po pierwsze, tam może pozabijać lub poturbować wielu ludzi, po drugie zaś nie może już tak dalece liczyć się z całością osoby, która przez swą lekkomyślność skacze prosto pod koła auta, jak z życiem Bogu ducha winnych przechodniów na chodniku.

W żadnym zaś wypadku nie można wówczas winić kierowcy, bo jest on zupełnie bezsilny, jako że zahamować wozu, jadącego z chyżością około 40 km/godz. nie można na przestrzeni mniejszej, niż około 10 metrów, kierowca zaś nie miał obowiązku jechać wolniej, bo z chwilą, gdy obowiązuje zakaz wyskakiwania z tramwaju w biegu, kierowca nie ma obowiązku przewidywać, że ktoś zakaz ten naruszy. Naruszający zaś działa na swoje wyłączne ryzyko.

W niektórych miastach i na niektórych ulicach tramwaje idą tuż przy chodnikach. Zdawałoby się na pierwszy rzut oka, że jest to doskonałe rozwiązanie problemu, bo pasażerowie nie potrzebują przy wsiadaniu i wysiadaniu przechodzić przez jezdnię. Ale za to tramwaj jadący tuż przy krawężniku może co chwila potrącić mniej ostrożnego przechodnia lub dziecko, idące za blisko jezdni, ludzie na natłoczonym chodniku potrącają się nawzajem i przy tej sposobności może ten i ów znaleźć się zbyt blisko tramwaju, słowem, uwaga motorowego jest wówczas tak silnie napięta, że czas jego pracy musiałby być bardzo wydatnie skrócony, a i to nie zapobiegłoby wypadkom. Poza tym, wszelkie pojazdy muszą wówczas przystawać na środku jezdni, ludzie, którzy z nich wysiadają, wpadają wprost pod tramwaj, kłopot jest z otwierającymi się szeroko drzwiami aut, o które łatwo zaczepić, słowem, sprawa jest gorsza, niż wówczas, gdy tramwaje idą środkiem jezdni.

Idealnym rozwiązaniem jest puszczenie obu torów tramwajowych specjalnym pasem trawnika, niedostępnego dla innych pojazdów i pieszych, ale rozwiązanie to jest możliwe tylko tam, gdzie buduje się nowe jezdnie, dostatecznie szerokie, by na ten luksus pozwolić. W ten sposób budowane są niektóre nowe ulice w Warszawie i innych miastach Polski, co ułatwia rozwiązanie problemu ruchu w daleko idący sposób, bo eliminuje tramwaj spośród pojazdów na jezdni, nie rezygnując z jego usług transportowych.

W związku ze sprawą ruchu tramwajów pozostają obowiązujące tu i ówdzie zakazy jazdy innymi pojazdami po szynach. Zakazy te mają swoje uzasadnienie, o ile idzie o pojazdy o kołach zaopatrzonych w żelazne obręcze, bo niszczą one szyny tramwajowe, dalej, furmanki i konne wozy ciężarowe, jadące wolno, tarasują tor, z którego trzeba je dopiero spędzać ustawicznym dzwonieniem. Zupełnie więc słusznie wydano zakaz jazdy tymi pojazdami po torach tramwajowych, zakaz zupełnie oczywisty zwłaszcza tam, gdzie tory idą środkiem jezdni, a pojazdy obowiązane są trzymać się ściśle prawej strony, i to tym bardziej, im są powolniejsze. Wtedy samochody, jako szybsze, będą

jechały po szynach w chwili wyprzedzania innych pojazdów, co jest naturalne i dozwolone.

Inaczej ma się jednak rzecz, gdy tor tramwajowy idzie tuż przy chodnikach. Bo wówczas pojazdy jadące wolno, jak furmanki, muszą jechać środkiem jezdni, szybsze zaś samochody mają do wyboru albo wyprzedzać je normalnie, lewą stroną, gdzie jednak zwykle niemal zupełnie już nie ma miejsca, albo też wbrew wszelkim przepisom wyprzedzać prawą stroną, jadąc torem tramwajowym. Sprawa ta wymaga zupełnie wyraźnego uregulowania, bo w praktyce ruch na takich ulicach staje się nieporządny, co zwłaszcza widzi się często na mostach, przez które biegną szyny tramwajowe tuż przy chodnikach. Nie ma żadnych przeszkód, by dozwolić samochodom korzystania z wolnej trasy na szynach tramwajowych, bo usprawnia to komunikację i nie grozi nikomu ani niebezpieczeństwem, ani też nie przeszkadza tramwajom, bo samochody są od nich szybsze.

Trudny jest problem uregulowania ruchu tam, gdzie z powodu wąskości jezdni tory tramwajowe, zwykle pojedyncze, biegną raz prawą stroną, raz lewą stroną jezdni, zataczając łuki, zwłaszcza na ostrych skrętach, tak, że wszelkie przepisy o wymijaniu i wyprzedzaniu muszą na takich ulicach ulec zawieszeniu w praktyce, bo inaczej ruch nie może się odbywać w ogóle. Celuje w tym Bydgoszcz, będąca dla nie znających terenu automobilistów prawdziwą pułapką, ale i inne miasta polskie mają podobne niespodzianki.

Z tych uwag widać, że wszelkie przepisy o ruchu muszą być traktowane elastycznie, że nie są nigdy prawem bezwzględnie obowiązującym, jak np. kodeks karny i że zależnie od warunków lokalnych muszą być niejednokrotnie wprost zupełnie pomijane.

Tu wchodzimy w dziedzinę przepisów o ruchu w ogóle. Poza ogólnie obowiązującym „kodeksem drogowym", za jaki uważać możemy rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 27 października 1937 (Dz. U. poz. 616), mamy w Polsce mnóstwo przepisów lokalnych, rozsypanych po Dziennikach Wojewódzkich, mało znanych nieraz miejscowym kierowcom (o woźnicach nie mówię, bo ci tak czy owak żadnych przepisów na ogół nie znają i jeżdżą tak, jak jeździli ich ojcowie), nieznanych zaś zupełnie kierowcom obcym. Że zaś zdarza się nawet nieraz w Polsce, że kierowca z jednego miasta jedzie autem do innego, położonego na drugim końcu Rzeczypospolitej, naraża się na przykrości, a swoje otoczenie na wypadki, bo nie zna drobnych lokalnych odchyleń od ogólnie

obowiązujących zasad, które to odchylenia są przez „kodeks drogowy“ dopuszczalne.

Już wspomniana sprawa pierwszeństwa ulic głównych i pierwszeństwa „prawego“, rozmaite zakazy i nakazy, wszystko to powinno być uregulowane w sposób umożliwiający obcym kierowcom zapoznanie się z danymi przepisami i stosowanie ich w praktyce. Nie można wymagać od szofera z Krakowa, by jadąc do Wilna, studiował uprzednio Dziennik Wojewódzki Wileński, którego zresztą w Krakowie nawet nie dostanie, inaczej zaś się nie dowie, czy w Wilnie pierwszeństwo głównych ulic obowiązuje, czy nie, czy są tam jakieś specjalne zakazy wjazdu w pewne ulice (o tym, jak takie zakazy są znakowane, powiemy potem), zakazy parkingu, sygnalizacji itd. Konieczne jest zebranie tych różnorodnych przepisów w jedną całość, ujednolicenie ich w miarę możliwości i podanie najważniejszych reguł w kilku słowach lub ogólnie zrozumiałych znakach konwencjonalnych na tablicach przy wjazdach do danych miast. Miast takich w Polsce jest zresztą niewiele (Warszawa, Łódź, Lwów, Poznań, Kraków, Katowice, Gdynia, Bydgoszcz, Chorzów, Lublin), więc uporządkowanie tej sprawy nie przedstawiałoby zbytniej trudności.

Ale drukowane przepisy nie wyczerpują jeszcze zagadnienia, bo dołącza się do nich interpretacja lokalna i różne swoiste zakazy i nakazy. I tak zdarza się, że np. w Warszawie posterunkowi kwestionują prawo wysiadania szofera lub pasażera przez lewe drzwi samochodu na jezdnię. Intencja takiego kwestionowania, opartego oczywiście na poleceniach z góry, jest dobra — idzie o unikanie tworzenia przeszkód na jezdni i wypadków z ludźmi. Ale czy jest to wykonalne? Prawie wszystkie samochody mają kierownicę z lewej strony, jeśli zaś hamulec ręczny i lewarek biegów są dość wysokie, wyjście z samochodu prawą stroną jest dla szofera w ogóle niewykonalne, musi on więc wysiadać lewą, choćby mu nie wiadomo jak tego zakazywano. Bo prawo nie może żądać niemożliwości.

Tak samo na to są drzwiczki samochodu z prawej i lewej strony, by każdy pasażer mógł wysiąść, nie ruszając z miejsca drugiej osoby i dopóki samochody czterodrzwiowe są budowane i dopuszczane do ruchu przez władze, dopóty można będzie wsiadać i wysiadać wszystkimi drzwiami.

Ten jeden przykład pokazuje, jak rozciągła bywa nieraz interpretacja norm ustawowych i jak niebezpieczną jest rzeczą interpretować je zbyt swobodnie.

Z drugiej strony władze muszą tolerować pewne zwyczaje, choćby sprzeczne z przepisami, jeśli są one pożyteczne. I tak w Warszawie utarł się zwyczaj wjeżdżania prawymi kołami samochodu na chodnik na czas postoju wozu. Zwyczaj ten godzi w nienaruszalność chodnika przez pojazdy, których miejsce jest na jezdni, ale przy wąskich ulicach i silnym ruchu, stosunkowo zaś szerokich chodnikach daje zbawienne skutki, poszerzając jezdnię kosztem chodnika, toteż przyjął się powszechnie (co prawda, nie bez szkody dla technicznego stanu pojazdów, którym takie wyjeżdżanie kołami na krawężnik bynajmniej nie służy).

Są także przepisy „martwe“, istniejące siłą bezwładności, szkodliwe dlatego, że ich nikt nie przestrzega, aż w razie wypadku nagle prokurator czyni z nich użytek. I tak różne tablice z napisem: „samochody 6 km na godzinę“ lub podobne, są zupełnie zbędne, bo kto widział kiedy auto, jadące przez czas dłuższy taką szybkością? Chyba w kondukcie pogrzebowym, ale nie na ulicy miasta, gdzie zresztą takie zmniejszenie szybkości, zużywające niepomiernie maszynę, czas i materiały pędne nie jest nikomu do niczego potrzebne.

Albo owe tablice „Szkoła, 10 km na godzinę“, bez bliższego określenia, gdzie to zmniejszenie szybkości (również bezcelowe w tak znacznej mierze, bo wystarczy 20 km/godz. możliwe na biegu bezpośrednim) ma się zaczynać, a gdzie kończyć. I co się stanie, jeśli szybciej jadący szofer najedzie dziecko w odległości 100 m od takiej tablicy? Czy można mu będzie, poza ewentualną winą z ogólnych przepisów prawa karnego, zarzucić nierespektowanie zakazu?

Francuzi przed szkołami dają w pewnej odległości tablicę z napisem: „uwaga, szkoła!”, a potem drugą, końcową z napisem: „dziękuję“, tak, że szofer wie, iż między jedną tablicą a drugą winien zmniejszyć szybkość, a zwiększyć ostrożność. To jest celowe i jasne.

Są tablice zakazujące parkowania wozu wzdłuż danej ulicy, ale nie oznaczają, od którego punktu zakaz ten się zaczyna i gdzie się kończy. Oczywiście taki zakaz nie ma sensu w praktyce, bo albo ktoś stanie o 100 metrów przed tablicą i może słusznie bronić się potem, że w ogóle zakazu nie widział, albo też stanie o 100 metrów za tablicą i będzie powoływał się na to, że stoi poza strefą zakazaną. W każdym zaś razie dochodzi do wymiany zdań między automobilistą a policjantem, czego możnaby uniknąć, gdyby każdy zakaz parkowania składał się z tablicy początkowej i końcowej, zamykających daną strefę zakazaną.

To samo dotyczy zakazów wjazdu. Pomijam, że powinny one odpowiadać międzynarodowym wzorom, przyjętym i przez Polskę, bo

inaczej właściwie pozbawione są mocy prawnej, ale muszą być też odpowiednio umieszczone, a więc po prawej stronie jezdni. Jeśli bowiem stoją w innym miejscu, słusznie może automobilista mniemać, że nie odnoszą się do danej jezdni, albo też w ogóle je przeoczyć, bo nie znajduje ich tam, gdzie się powinny znajdować.

Ci, którzy umieszczają takie znaki, aż nadto często zapominają, że muszą one być doskonale widoczne z jezdni, i to bez dłuższego szukania, bo gdy kierowca siedzi przy sterze, nie ma czasu ani możliwości bawić się w detektywa i wyszukiwać ukryte znaki, ma bowiem zbyt wiele rzeczy do czynienia. Znak taki musi sam rzucać mu się w oczy, musi być należycie narysowany, należycie umieszczony i należycie w razie potrzeby oświetlony (co zresztą przepisuje ustawa). Jeśli np. jakaś ulica jest jednokierunkowa, to zakaz wjazdu musi być nietylko na jej początku, ale także na każdym wlocie skrzyżowania, bo przyjeżdżający stamtąd kierowca nie może zgadnąć, że mu nie wolno jechać w jakimś kierunku i zwykle jedzie w kierunku zakazanym, jeśli tamtędy mu wypada droga, z czym nie liczą się inni kierowcy i wypadek gotowy.

Mało jest u nas stosowane dzielenie jezdni czarną linią na stronę prawą i lewą na nieprzejrzystych zakrętach. Linia taka oznacza, że kierowcy nie wolno pod żadnym pozorem „ścinać“ krzywizny, że musi trzymać się swojej połowy jezdni, co znakomicie zapobiega wypadkom, znajduje zaś szerokie zastosowanie na Zachodzie.

Ruch jednokierunkowy jest niewygodną koniecznością, do której władze uciekają się niezbyt chętnie, zdając sobie dobrze sprawę z utrudnień, jakie on wnosi. Ale tam, gdzie ulice są wąskie i kręte, staje się koniecznością. Zwłaszcza w starych dzielnicach miast, gdzie trudno w ogóle wyminąć się na jezdni, dalej, na ożywionych placach, objeżdżanych dookoła w dodatku przez tramwaje (w Warszawie są takie ożywione place, gdzie de facto jest ruch jednokierunkowy, ale nie ma odpowiednich tablic), a wreszcie na jezdniach, przedzielonych biegnącym przez środek pasem zieleni lub skwerem, ruch taki doskonale zapobiega trudnościom, wynikającym z chwilowych skłębień pojazdów.

Duże place wydają się na pierwszy rzut oka łatwe, jeśli idzie o regulację ruchu, który się na nich odbywa. W praktyce jest wprost przeciwnie i place takie zwolna znikają, pokrajane przez wysepki komunikacyjne, małe skwery i grupy zieleni. Bo na dużej przestrzeni placu każdy jedzie jak chce i wskutek tego powstaje anarchia. Szereg ulic, kończących się takim placem, wyrzuca mnóstwo pojazdów, jadących w najrozmaitszych kierunkach, a leży już w naturze ludzkiej, że kie-

rowcy ich nie szukają drogi jak najbardziej odpowiadającej przepisem lecz najkrótszej. Dlatego też plac taki staje się dżunglą, w której samochody polują na przechodniów, zmuszonych go przecinać i na siebie nawzajem. Aby zaś temu zapobiec, tworzy się wysepki komunikacyjne parcelujące plac na poszczególne jezdnie, tak skoordynowane, by ruch z ulic wylotowych ująć w należyte karby. Mimo to jednak są w dużych miastach (także i w Warszawie) place, przez które trudno przejść, a nie łatwiej przejechać, nawet przy zachowaniu wszelkich reguł komunikacyjnych, nie wiadomo bowiem, czy dla wjechania z ulicy w ulicę zataczać duży łuk, czy mały, czy dany punkt objechać z prawej, czy z lewej strony i czy jadący naprzeciw tak samo zagadnienie to interpretuje, jak my, czy też odmiennie.

Wspominaliśmy już o zakazach parkowania (postoju) wozów, spowodowanych zbyt wąską w danym miejscu jezdnią lub koniecznością utrzymania wolnej przestrzeni wzdłuż danego krawężnika. Zakaz parkowania jest nieraz koniecznością — w tak zmotoryzowanej Ameryce Północnej — są w dużych miastach całe dzielnice, gdzie albo nie wolno parkować w ogóle, albo też przez pewien określony czas (godzinę lub dwie), czego władze policyjne starannie przestrzegają, znacząc kredą na oponie czas ustawienia danego wozu i ściągając grzywny za przekroczenie tego terminu.

Tam jest to konieczne, bo gdy każdy niemal Amerykanin przyjeżdża własnym wozem, mowy nie ma o tym, by się wszystkie pomieściły w śródmieściu lub w pobliżu dużych fabryk czy sklepów.

Do tego ogromny procent samochodów nie ma w ogóle garażów (to samo jest i np. w Berlinie) i wozy te cały okrągły rok stoją na ulicy, przed miejscem pracy lub mieszkaniem swego właściciela. W Niemczech proceder taki (tzw. „Laternengarage“ jest na ogół tolerowany, o ile odbywa się na bocznych ulicach, u nas się tak łatwo nie wytworzy, bo pozostawienie samochodu na noc przed domem grozi albo skradzeniem całego wozu, albo przynajmniej kół, najaśnic lub innych dających się odkręcić części.

Niektóre miasta mają mało zakazów parkowania (należy do nich Warszawa, bardzo pod tym względem liberalna), inne znów pełne są tablic z tym zakazem (Poznań), zwłaszcza w śródmieściu, co prawda, dość ciasnym, a odznaczającym się silnym ruchem kołowym. W każdym jednak razie zakazy takie są konieczne i jeśli łączą się z odpowiednią ilością parkingów (postojów), sprawa jest w porządku.

Inna rzecz, że zamiast zapisywać numery obcych zwłaszcza wozów, stojących w miejscach objętych zakazem parkowania, co pociąga za

sobą po miesiącu lub dwu nakaz karny, gdy dany automobilista nawet już nie pamięta, czy w ogóle był w danym miejscu, władze np. angielskie naklejają na przednie szyby takiego wozu karteczkę z ostrzeżeniem, ale naklejają ją doskonałym klejem, który zmyć da się dopiero w garażu. Takie ostrzeżenie, typowe dla angielskiej umysłowości, jest lepszym środkiem wychowawczym, niż pięciozłotowa grzywna, ściągana mozolnie i opornie po długim czasie, wymagająca pracy całego szeregu urzędników.

Tak samo liberalniej należałoby traktować zakazy parkowania, gdy ktoś stanie w zakazanym miejscu, by np. zabrać osobę chorą od lekarza, kupić sobie pudełko papierosów w kiosku lub zmienić książkę w wypożyczalni. Kilkuminutowy postój samochodu nie powinien być uważany za naruszenie zakazu parkowania, jak to się często u nas dzieje.

W ogóle pożądana byłaby u nas zwiększona surowość wobec takich naruszeń przepisów, które mogą spowodować wypadek, a zliberalizowanie postępowania tam, gdzie naruszono normę porządkową, dla bezpieczeństwa ruchu zasadniczo obojętną.

Natomiast uwaga władz, regulujących ruch powinna skierować się ku innym pojazdom, co zresztą już zaczyna się obecnie, gdy się przekonano, że nie zawsze ten powoduje wypadek, kto jedzie szybko, ale często winowajcą jest ten drugi, który ciężkim i niezdarnym pojazdem korkuje jezdnię, a brakiem znajomości przepisów drogowych i chęci respektowania nawet tych, które mu są znane, stwarza co chwila niebezpieczne sytuacje, z którymi inni nie mogą się liczyć.

Nieskończone ciągi furmanek w dni targowe lub w okolicach nowej budowy, gdzie wóz idzie za wozem, każdy woźnica drzemie, a cała kawalkada porusza się sennie i wolno, oto zakorkowanie jezdni, tak częste w Warszawie, nawet w ożywionym śródmieściu. Na szczęście zniknie to od 1 sierpnia 1939, bo z tą chwilą wchodzi w życie zakaz ruchu konnego w śródmieściu stolicy, ale na drogach podmiejskich i w innych miastach Polski pozostanie ta plaga, którą można by zmniejszyć przez zakaz jeżdżenia kilku wozów konnych ciężarowych jeden tuż za drugim, by umożliwić cyrkulowanie innych pojazdów bez tworzenia zatorów.

Cykliści i wózki ręczne są drugim utrapieniem jezdni w dużym mieście, a gdy cyklista wiezie w dodatku na kierownicy tobół większy, niż on sam, wypadki stają się zbyt częste, by można było nad nimi przejść do porządku dziennego.

W ogóle statystyka wypadków przy uwzględnieniu osób, które w nich biorą udział czynny lub bierny, jest bardzo pouczająca. Nawet

bez przytaczania cyfr można powiedzieć, że np. w Warszawie przyczyną zasadniczą jest brak płynności ruchu i nerwowy pośpiech taksówek, co daje z reguły wypadki drobniejsze, nie pociągające za sobą niczyjej śmierci, tu i ówdzie zaś w tej masie małych zderzeń widzimy poważne katastrofy dużego kalibru, w których dla odmiany często grają główną rolę kierowcy prywatni. Podczas gdy kierowca taksówki ryzykuje co chwila, prześlizgując się przez bystry nurt ruchu ulicznego ale czyni to na ogół mniej lub więcej zręcznie, mniej doświadczony a bardziej brawurowy kierowca prywatny powoduje wypadki rzadsze, ale większego kalibru.

Kto przechadza się po Warszawie i obserwuje samochody, musi zauważyć nieproporcjonalnie dużą ilość uszkodzonych błotników, zwłaszsza u taksówek, zobaczy całe stada samochodów o pogiętych karoseriach, naderwanych stopniach, słowem uszkodzeniach, świadczących o wślizgiwaniu się w przerwy w nurcie pojazdów, zbyt małe, by się w nich zmieścił cały wóz, a zbyt duże, by doszło do większego wypadku. Tam, gdzie ruch jest jednolity i składają się nań wyłącznie pojazdy mechaniczne, mniej jest sposobności do lawirowania i wciskania się w ciasne przesmyki—u nas, gdy tylko błyśnie czerwony sygnał, to zamiast by pojazdy ustawiły się sznurami, jeden za drugim, zaczyna się wypełnianie wolnej przestrzeni na jezdni przez przeróżne wehikuły, ustawiające się z dużą dozą fantazji. Dorożki konne zajmują mnóstwo miejsca, a chcą być zawsze pierwsze, choć potem i tak każdy samochód je prześcignie, samochody wykorzystują miejsce koło konia i ustawiają się ukośnie, resztę wolnej przestrzeni wypełniają cykliści i wózki ręczne i z wszystkich pojazdów tworzy się zbita masa, tak ze sobą poplątana, że gdy błyśnie zielone światło, nikt nie może gładko ruszyć naprzód i właśnie wówczas trzeszczą błotniki samochodów, jeden pojazd trze się o drugi, by wreszcie wyplątać się z tej gęstwiny i utworzyć podobną na najbliższym zamkniętym sygnale.

Baczenie na to, by pojazdy ustawiały się w sposób rozsądny na zamkniętych sygnałach jest rzeczą ogromnej wagi i musi być przeprowadzone z całą surowością, by wreszcie nauczyć szoferów, woźniców i rowerzystów należytego zachowania się przy świetlnej regulacji ruchu.

Zaletą dobrego kierowcy jest płynna jazda — płynna nie w tym znaczeniu, że stale trzyma się blisko chodnika i lawiruje koło stojących tam pojazdów, lecz płynna przez trzymanie się stale prostej o ile możności linii, nietarasowanie jezdni, unikanie gwałtownych skrętów i lawirowania, zwalnianie na ostrych zakrętach i skrzyżowaniach, przechodzenie na niższy bieg zawczasu, by nie wpadać w skrzyżowanie

dużą szybkością, unikanie gwałtownego hamowania, słowem jazda „okrągła“, szanująca zdrowie i życie przechodniów, a także i maszynę, której nie służy nigdy ostre hamowanie i branie zakrętów pod prostym kątem na biegu bezpośrednim, aż motor wibruje, a ludzie uciekają na wszystkie strony przed ostro jadącym pojazdem.

Wszelkie tamowanie ruchu przez nawracanie na środku Marszałkowskiej powinno być ostro karane, bo dotychczas nikt się nie krępuje tym, że nawraca w punkcie najbardziej ożywionego ruchu, zwłaszcza zaś czynią to z całą flegmą furmanki i dorożki konne, potrzebujące w dodatku sporo czasu na wykonanie takiego manewru.

Dwie kategorie kierowców i woźniców należy tępić bez litości, a mianowicie tych, którzy nie znają przepisów i tych, którzy je lekceważą. Do pierwszej kategorii należy cała ogromna plejada wiejskich woźniców, bardzo często kilkunastoletnich chłopaków, którzy docierają bezkarnie do centrum Warszawy swymi wozami, nie mając najmniejszego pojęcia o tym, co to jest sygnał, jak wygląda sprawa pierwszeństwa, co to jest jednokierunkowa ulica, gdzie i jak można nawracać itd. Taki woźnica wie tylko tyle, że jedzie się prawą stroną drogi i uzbrojony w tak dużą dozę wiedzy dociera do centrum stolicy, gdzie go stopniowo uczą prawideł ruchu policjanci, mający tak pełne ręce roboty, że na niewłaściwe zachowanie naszych kmiotków niemal nie zwracają uwagi, dopóki nie stanie się coś grubszego kalibru.

Druga kategoria kandydatów na przestępców, to ludzie lekceważący przepisy, w pierwszym rzędzie niektórzy kierowcy taksówek i samochodów prywatnych oraz dorożkarze. Ludzie ci są zbyt otrzaskani z ustawicznym przemykaniem się w silnym ruchu, by przejmować się bagatelkami, jak np. wskazywanie kierunku jazdy, o ile nie ma w pobliżu posterunkowego, jazdą środkiem jezdni, by nie potrzebować manewrować kierownicą przy wymijaniu stojących pojazdów, wolną jazdą wzdłuż chodników w ożywionych punktach miasta, by ułowić przechodnia na pasażera i innymi tego rodzaju rzeczami.

Dorożkarze znowu wciskają się ze swym wehikułem w największą ciżbę pojazdów, przecinają drogę autom i tramwajom, zmuszając je do gwałtownego hamowania, skręcają nagle, bez żadnego ostrzeżenia, więc i im należy się kilka „ciepłych“ słów i sporo uwagi ze strony kontroli ruchu.

W każdym razie o bezpieczeństwie tego ruchu w dużej mierze, jak widzimy, decyduje jego rodzaj, mieszany charakter, utrudniający jednolitą regulację, ale przy dobrej woli uczestników dałoby się wiele zrobić.

Że jednak dobra wola człowieka jest rzeczą bardzo trudną do osiągnięcia, trzeba działać środkami przymusu i tępić bez litości wszelkie objawy lekceważenia cudzego zdrowia i życia. Przede wszystkim jazda po pijanemu powinna być traktowana nieomal jak usiłowane zabójstwo — natychmiastowe i bezpowrotne obebranie prawa jazdy i kara więzienia są jedyną właściwą represją. Kto siada po pijanemu do kierownicy, liczy się z tym, że lada chwila spowoduje wypadek i kogoś zabije i właściwie działanie jego nie różni się niczym od usiłowanego zabójstwa mimo wszelkich subtelnych różnic kodeksowych.

Lekceważenie i nieznajomość przepisów, mogące pociągnąć za sobą wypadek, wymagają tak samo ostrej i natychmiastowej represji, która możliwa jest przede wszystkim przy użyciu licznych zmotoryzowanych patroli policyjnych, bo posterunkowy pieszy ma bardzo ograniczoną możliwość ingerowania w to, co się odbywa na jezdni w czasie ruchu. Dopiero współdziałanie tych wszystkich czynników, poprzedzone gruntowną znajomością problemu ruchu, jego niebezpieczeństw i regulacji, może dać dodatnie wyniki, zmniejszając ilość wypadków na jezdni do granic, odpowiadających małemu nasileniu ruchu motorowego w Polsce.

Mgr JAKUB HANUS,
podinspektor P. P.

O ADMINISTROWANIU I ORGANIZOWANIU

Słowo „organizować“ nabrało w czasach dzisiejszych wprost znaczenia magicznego. Wydaje się nam, że dość jest wypowiedzieć: organizacja, organizować, organizowanie, a leczymy już przez to bodajże wszelkie choroby społeczne. Różnica między administrowaniem a organizowaniem staje się niemal tak wielka, jak różnica między przeszłością a przyszłością.

Z tego też powodu wysuwa się dziś na pierwszy plan organizator, pozostawiając daleko za sobą — i w cieniu — administratora. Może jeszcze większe znaczenie uzyskuje improwizator, nie legitymujący się zwyczajnie „żyłką“ organizatorską, bo dla szybkości działania nie ma na to czasu. Słowo „organizowanie“ czy „organizować“ nabrało znaczenia hasła na czasie. Znajdujemy się bowiem jakby na pustyni, którą musimy szybko przebyć, by poza nią znaleźć ratunek, zbawienie. Zmęczeni, niepewni dnia ni godziny, oddajemy się chętnie w ręce tych, którzy umieją najlepiej wyczarować nam przyszłość i spokój. Łatwiej więc zdobywa nasze zaufanie organizator, niż administrator, łatwiej jeszcze improwizator o śmiałych rzutach. I dziś cierpimy już bodaj na nadmiar organizatorów, a brak administratorów. Nie posiadamy zaś dość pewnych sposobów do wykrywania żyłki organizatorskiej u ludzi i najczęściej zdani jesteśmy tylko na ich zapewnienia, że żyłkę taką posiadają. Powodujemy się zaś w tym wypadku nie tyle zaufaniem, ile raczej skłania nas do tego rezygnacja. Chodzi nam tylko o to, byśmy dnia dzisiejszego przeszli przez ten improwizowany most drewniany — dzieło improwizatora — a nie dbamy o to, co się jutro z mostem tym stanie i z tymi, którzy go przejść nie zdołają.

Są ekonomiści [1], którzy twierdzą, że organizowanie jest czymś za-

[1] *Prof. dr Schultze*: „Administrowanie a organizowanie“ — Przegląd Policyjny nr 2 z r. 1936.

sadniczo różnym od administrowania i że organizowanie zaczyna się dopiero tam, gdzie ustaje administrowanie. Musimy więc zdać sobie sprawę z tego, co to jest administrowanie, a co organizowanie. Dla ułatwienia spróbujmy pod słowa te obcego pochodzenia podstawić słowa polskie, oddające możliwie najprościej ich treść. Otóż można by przyjąć, że administrowanie znaczy tyle, co zarządzanie, a organizowanie tyle, co urządzanie.

Organizowanie i administrowanie są pojęciami ściśle ze sobą związanymi i nie można ich od siebie odcinać. Nikt też nie zdoła wykreślić między nimi wyraźnej linii demarkacyjnej. Różni je tylko dynamiczne napięcie. W każdym zaś razie administrowanie wchłania w siebie pojęcie organizowania, a czynności organizacyjnej nie można pojąć bez równoczesnej czynności administracyjnej. Bo nie można sobie wyobrazić, by skupianie energii (organizowanie) mogło się obejść bez równoczesnego utrzymywania takiego skupienia (administrowania). Trzeba mieć bowiem zawsze na uwadze to, o czym nas zapewniają fizycy, że mianowicie najzwyklejszą formą energii jest ruch. Żadne więc skupienie energii nie może pozostawać w idealnym bezruchu, żadne też skupianie energii nie może się obejść bez równoczesnego utrzymywania jej w skupieniu. Gdy tak jest — nie jest organizowanie czymś zasadniczo różnym od administrowania. Dotychczas też nauka organizacji nie jest nauką wyodrębnioną, lecz jest częścią nauki administracji. Widocznie więc i w nauce administracji nie znaleziono dotychczas zasadniczych różnic między administrowaniem a organizowaniem.

Musimy też — ściśle rzecz biorąc — zrezygnować z przypisywanej sobie często roli twórców „nowych rzeczy“. Bądźmy skromniejsi i przyznajmy, że pozostało nam tylko tworzenie nowych form. Żaden więc organizator nie tworzy nowych rzeczy, bo został w tym uprzedzony. Rzeczy zaistniały przed nim, on zaś może tworzyć tylko nowe formy, ale w zakresie ograniczonym i nie dowolnie. Gdy administrowanie jest utrzymywaniem energii w skupieniu już istniejącym, to oczywiście wysiłek swój kieruje administrator ku zachowaniu istniejącego stanu rzeczy, istniejącej formy zorganizowanej energii. Skupienie energii jest już organizacją, a rozbicie energii prowadzi do bezładu, do chaosu. Organizator, który by chciał tworzyć nowe formy jedynie dla zaspokojenia swej żyłki organizatorskiej, dla samego organizowania, musi być uznany za element destrukcyjny. Destrukcyjnie działałby i administrator, który by się ograniczał do utrzymywania form już istniejących, gdy one straciły swój sens i rację bytu. Żadna tradycja nie zmusza

nas do powtarzania form. Gdybyśmy jednak chcieli budować przyszłość, nie opartą na podwalinach tradycji, rozpoczęlibyśmy budowę od dachu. Organizator, który niszczy istniejącą formę, by utworzyć nową, nie daje żadnej gwarancji, że jest czynnikiem postępu, bo zdoła może utworzyć tylko taką formę, jaka istniała przed zniszczoną. Nie zdoła też utworzyć formy poza możliwościami naturalnymi, albo wbrew takim możliwościom.

Energia zorganizowana, skupiona, nie pozostaje w bezruchu. Wiedzieć o tym musi tak administrator, jak i organizator. Jeden i drugi muszą dla zorganizowanej i organizowanej energii znaleźć kierunek ruchu i kierunek ten zachować, względnie według zamierzeń zmieniać. Mowa tu oczywiście o kierunku do celu, jaki organizacja ma osiągnąć. Sama organizacja jako taka może wykazywać ruch w rozmaitych kierunkach. Są to ruchy, pochodzące z niej samej, należące do jej istoty. Tak administrator jak i organizator winni w swych zamierzeniach ruchy te uwzględniać i wykorzystywać, jeśli są zgodne z ruchem w kierunku celu.

Często słyszy się zdanie, że prawnicy nie posiadają zdolności organizacyjnych i na stanowiskach administracyjnych skutkiem tego często zawodzą, oraz że z powodu sztywnego sposobu myślenia przywodzą do rozpaczy techników. Abstrahujmy od tego, czy zdołano znaleźć zasadniczą różnicę między administrowaniem a orgranizowaniem, a rozważmy dowody, jakimi się posługują, by wykazać małą, czy choćby tylko mniejszą wartość prawników w administracji.

Wątpią ekonomiści czy takich rzeczy, jak organizacji, organizowania—można nauczać. Jeśli wątpliwość ta jest słuszna, to dotyczy ona tak dobrze prawników jak i techników. Prawo administracyjne zawiera prawne ograniczenia działalności administratora bez względu na to, czy jest nim prawnik, czy technik. Trudno więc zrozumieć, dlaczego znajomość tego prawa ma być przyczyną, iż prawnik na stanowisku administracyjnym często zawodzi. Również dobrze zawieść może technik jak i każdy inny, kto posiada znajomość prawa administracyjnego, będąc na stanowisku administracyjnym. Nie można zaś powiedzieć, że nie zawiedzie na takim stanowisku ten, kto w ogóle nie jest obciążony taką znajomością. Jeśli znajomość prawa administracyjnego unicestwia w administratorze żyłkę organizacyjną, to doszlibyśmy w końcu do tego, że zakazywalibyśmy tym wszystkim, którzy stanąć mają na stanowisku administracyjnym, zaznajamiania się z prawem administracyjnym, może nawet z prawem w ogólności.

Każda czynność administracyjna czy organizacyjna wymaga stosowania pewnej wiedzy. Administrowanie czy organizowanie nie jest

wyłącznie stosowaniem wiedzy prawniczej. Jednakże wiedza prawnicza musi być bardzo często stosowana przy tym, co nazywamy organizowaniem — i to tak dla samej organizacji jako takiej, jak zwłaszcza dla celów, jakie organizacja ma osiągnąć. Żaden współukład ludzi nie da się pomyśleć bez prawa. Stosunek człowieka do człowieka i stosunek ludzi do urządzeń musi być określony pewną normą prawną. Obojętne jest, czy stosunek ten określa prawnik, czy nie-prawnik, ale musi on być prawem określony. I jeśli może organizacja ludzi nie jest całkiem ślepa pod względem kulturalnym, to zawdzięcza to tej okoliczności, iż jednym z istotnych czynników przy kształtowaniu się jej — jest prawo. Stosowanie wiedzy prawniczej przy organizowaniu, to nie tylko stosowanie przepisów prawnych i powtarzanie rzeczy już istniejących. Jest to także tworzenie nowych form przez tworzenie nowych norm prawnych. Stosowanie wiedzy prawniczej nie wstrzymywało nigdy ani postępu, ani rozwoju, nie krępowało też organizatorów. Oczywiście należy tu odróżnić stosowanie przepisów prawa, które straciły swój sens i rację bytu—od stosowania wiedzy prawniczej. Inna jest treść słowa „wiem“, inna słowa „znam“.

Zdolności kierownicze, to oczywiście dar wrodzony w pierwszym rzędzie, ale nabywa się je także przez zdobywanie wiedzy. Kierownictwo musi zawierać w sobie pierwiastek władzy, źródłem zaś władzy jest między innymi także wiedza. Żadne więc przygotowanie teoretyczne nie może zabijać w człowieku zdolności kierowniczych. Nie zabija ich również przygotowanie prawnicze. Gdyby tak było, musielibyśmy tę kategorię ludzi, która ma przygotowanie prawnicze, wykluczyć w ogóle od kierownictwa i powierzać je np. ludziom z przygotowaniem technicznym. Ale i ta ostatnia kategoria ludzi sprawiałaby może również zawód na stanowiskach kierowniczych, bo zgrzeszyła pewnym przygotowaniem.

A przecież przygotowanie takie czy inne, rozszerzające zakres wiedzy, jest chyba pewniejszą legitymacją, niż żyłka improwizatora. Improwizator decyduje szybko, szybko działa i szybko znajduje kierunek dla energii. Ale w poczynaniach jego tkwi zawsze wielkie ryzyko. Uda mu się—to uznany zostanie za dobrego organizatora, za zdolnego kierownika, może nawet za geniusza. Potępić jednak muszą sami siebie ci, których zaufanie improwizator zawiódł. Efekt jego działania zależny jest od tego, co nazywamy losem, szczęściem, pechem lub tp. Najbardziej nawet genialny organizator improwizujący nie może przewidzieć tych przypadków, które działanie jego mogą zniweczyć. Przyszłość — to tylko prawdopodobieństwo — a nie pewność. Rozumie się,

że kto by chciał brać w rachubę w poczynaniach swych na przyszłość najbardziej nawet nieprawdopodobne przypadki, ten w ogóle nie mógłby się zdobyć na żaden czyn. Działanie w czasie wojny, pożaru, powodzi, zawierać musi w sobie ryzyko, bo piętrzy się przed nim niezmierna ilość momentów przypadkowych. Spotyka się bowiem również z gwałtownym i szybkim działaniem przeciwnym. Stąd jednak nie można by wnosić, że ten, kto ma przygotowanie do wojny, do gaszenia pożaru, traci zdolności kierownictwa, bo nauczył się myśleć logicznie i brać pod uwagę tylko przypadki prawdopodobne. Nie jest zaś wykluczone, że i ten ze stosownym przygotowaniem stanie przed wypadkami, dla których w myślowym kojarzeniu spraw nie znajdzie pokrewieństwa z punktu widzenia wojskowego, strażackiego czy innego. Na szybkość myślenia, nie może przygotowanie naukowe oddziaływać ujemnie.

Natomiast ma ono niewatpliwie pewien wpływ na sposób myślenia, choć nie zawsze wpływ decydujący. Niewątpliwie też innymi kategoriami myśli prawnik, innymi technik, innymi może jeszcze medyk, każdy z nich bowiem poddaje się łatwiejszemu dla niego kierunkowi myślenia. Jednakże przez wszystkie kategorie myśli przesuwać się może sztywność lub elastyczność myślenia jako właściwość indywidualna poszczególnych jednostek ludzkich. Sztywność lub elastyczność myślenia może być również zjawiskiem społecznym, ale wpływają na to inne czynniki, a nie przygotowanie naukowe, gdy naukę pojmować będziemy w nowoczesnym jej znaczeniu. Praca zawodowa jest jednym z takich czynników, ale od przygotowania naukowego do zmechanizowania się w pracy zawodowej i zmechanizowania czy zesztywnienia myśli jest tak daleko, że żaden konieczny łańcuch logiczny nie zdołałby powiązać ich ze sobą. Sztywnie myśleć może w swym zawodzie prawnik, technik, lekarz itp., ale przecie nie można twierdzić, że prawnik dlatego sztywnie myśli, bo jest prawnikiem, a technik dlatego elastycznie myśli, bo jest technikiem.

Jeśli prawnicy przyprowadzają istotnie techników do rozpaczy, — to przyczyna tego tkwi głębiej, niż w formalistyce prawników, w ich rzekomo sztywnym sposobie myślenia. Tkwi ona raczej w tej różnicy, jaka jest między organizacją a techniką.

Technicy mają skłonność do zapoznawania tej różnicy i w organizacji stosować chcą często zasady i metody techniki. Człowieka uznają za środek, za narzędzie pracy i dlatego mają mało zrozumienia dla współukładu ludzi i urządzeń w organizacji. Do tradycji nie przywiązują zwyczajnie wagi i każdą organizację uznawać są gotowi za nowe do-

świadczenie. Cel organizacji widzą często w niej samej. Rozwój techniki nie odbywa się planowo, a przypadek odgrywa w tym bardzo poważną rolę. Technika pod względem kulturalnym jest rzeczywiście ślepa. Absorbuje ona w takim stopniu umysły techników, że więcej uwagi poświęcają jej samej, niż jej celom. Jeśli chodzi o stosunki ludzkie, to technicy okazują często ochotę oceniania ich według prawideł mechaniki. Dlatego też może, gdy wychodzą ze świata techniki i spotykają się z ludźmi i ich życiem, stają się bardzo często fantastami aż do naiwności. I tu dopiero ich rozpacz, gdy się zetkną z prawnikami. Bo chcieliby na ziemię ściągnąć niebo, a prawnicy wiedzą, że zadanie prawa — jak mówił rosyjski myśliciel Sołowjew — nie polega wcale na tym, żeby na ziemi zapanowało niebo, lecz na tym, by tu nie było piekła.

Technik, przywiązany do praw natury, stoi obydwiema nogami silnie na ziemi. Prawnik, przywiązany tylko do praw ludzkich, chwiać się musi bardzo często, bo ruchliwy jest grunt, na którym stoi. Czasem nawet odrywa się od ziemi, by z pewnej wysokości zobaczyć kłębowisko ludzi z ich uczuciami, pragnieniami i doznaniami. Niewzruszalne są prawa natury, zmienne zaś są prawa ludzkie. Inna jest przeto odpowiedzialność i kara za złamanie prawa natury, inna za złamanie prawa ludzkiego. Inaczej też odpowiada ten, kto obydwiema nogami stoi silnie na ziemi i błądzi, niźli ten, kto się na niej dość silnie oprzeć nie może. Skutki błędu technika szybciej się ujawnią i pewniej, niż skutki błędów prawnika. Dlatego też technik ponosi za nie karę i szybciej i pewniej, niźli prawnik. Taki to już los jednego i drugiego.

Znamy prawników, którzy mimo przygotowanie przawnicze są organizatorami i kierownikami bez zarzutu; znamy i takich, którzy nie posiadają kwalifikacyj ani na administratorów, ani na organizatorów, ani na kierowników. Czyż można stąd wyprowadzać wniosek, iż prawnicy w administrowaniu, organizowaniu i kierowaniu często zawodzą, ponieważ grzeszą przygotowaniem prawniczym? Czy to przygotowanie prawnicze jest naprawdę kulą u ich nogi, albo jakimś guzem w mózgu? Odpowiedź na to znajdzie każdy, kto się sine ira et studio przypatruje życiu ludzkiemu i stosunkom ludzkim. I kto w myśleniu nie posługuje się żadnym sztywnikiem.

Jeśli się znajdujemy na wielkim jakimś przełomie, jeśli chwila obecna wymaga tworzenia nowych form, to mimo wszystko jednym z zadań administratora jest utrzymywanie pewnych istniejących jeszcze form w dotychczasowym ich ukształtowaniu, aby po prostu nie dopuszczać do chaosu. Niektóre formy organizacji przetrwają niejeden

kataklizm, mimo, że będą się nam wydawały przestarzałymi. Zachowane mogą być one dla innych treści. Bertrand Russell sądzi, że maszyny i przyrządy naukowe przetrwają upadek nauki, jak probostwa przetrwały upadek teologii.

Kwestia znaczenia słów „administrowanie" czy „organizowanie" nie ma dla celu organizacji żadnego znaczenia. Dla celu tego obojętne jest, czy osiąga go prawnik, czy technik, czy kto inny. Jeśli zaś chodzi o wewnętrzny interes organizacji, to najkorzystniej będzie, gdy każdy według swej najlepszej wiedzy i woli czynić będzie, co do niego należy. Stara zasada: „czyń każdy w swoim kółku, co każe Duch Boży, a całość sama się złoży" — nie jest może nawet dziś przestarzała.

WŁADYSŁAW PINIŃSKI,
podkomisarz P. P.

ORGANIZACJA JEDNOSTKI POLICYJNEJ PEŁNIĄCEJ SŁUŻBĘ NA DROGACH WODNYCH

I Ludzie.

Organizując jednostkę wodną winniśmy wprzód zastanowić się, jacy ludzie są nam potrzebni. Czy możemy, ot wprost, wziąć pierwszych lepszych policjantów i przeznaczyć ich do służby wodnej? Otóż nie. Muszą to być ludzie zdrowi, umiejący pływać i ratować tonących, umiejący wiosłować, jeździć na „pych" i pod żaglem, prowadzić motor, no i o ile możności kochający wodę, jednym słowem „wodniacy".

Poza tym winni być zaznajomieni z ustawą rybacką, rozporządzeniami obowiązującymi plaże, łazienki, wynajmy łodzi, odnośnymi artykułami k. k. i prawa o wykroczeniach, jednym słowem z całokształtem spraw wodnych. To wszystko dotyczy służby w sezonie letnim.

A gdy idzie zima należy przewidywać ewentualne tworzenie się zatorów lodowych i możliwości powodzi. Należy więc policjantów zapoznać ogólnie ze sposobami usuwania zatorów ręcznie i za pomocą środków wybuchowych, zapoznać z działaniem tych materiałów, z ochroną mostów i wałów, ratownictwem w czasie powodzi itd.

II Pomieszczenie.

Co do pomieszczenia, to winno ono być budynkiem nawodnym lub też znajdować się nad brzegiem rzeki w miejscu nie zalewanym. Wewnątrz budynku, oprócz normalnie przewidzianych pomieszczeń, winno być pomieszczenie, gdzie można przetrzymywać uratowanego z wody, a więc pomieszczenie czyste, ciepłe, z tapczanem i zaopatrzone w koce do okrycia niedoszłego topielca.

III Tabor.

Co do taboru, to ilość i jakość jego zależeć będzie od warunków, w jakich pełniona jest służba i od jej potrzeb. Jako zasadniczą łódź powinna każda jednostka posiadać pychówkę, tj. łódź płaskodenną, długości ok. 7 m, szerokości ok. 1.25 m. Łódź ta winna być wykonana z drzewa sosnowego, a posiadać jedynie żebra, wręgi i rufę dębowe, przy czym ta ostatnia winna być pochyła, aby można było ewentualnie założyć do łodzi motor przyczepny. Do każdej łodzi wiosła dębowe okute i łańcuch z kotwicą.

Do takiej łodzi można zastosować motor przyczepny o sile 8—10 K. M. Motor o ile możności marki europejskiej, gdyż w razie uszkodzenia nie trzeba miesiącami czekać na sprowadzenie nowych części.

Łodzie te nadają się doskonale do służby patrolowej, jeśli idzie jednak o dalszy jakiś kurs, gdzie ma jechać więcej, jak dwie osoby, to należy mieć łódź z motorem wbudowanym. Motor wbudowany, 4-suwowy, jest daleko praktyczniejszy od motoru przyczepnego (przeważnie dwusuwowego), gdyż nie niszczy się tak szybko (jak wolnoobrotowy) i zużywa daleko mniej materiałów pędnych. Nie można go jednak zastosować do łodzi pychowych, gdyż jest on stosunkowo za ciężki.

W razie potrzeby może jeszcze jednostka posiadać łódź typu ślizgowego z motorem przyczepnym, jako łódź pościgową. Łodzie winny być wyposażone w wiosła, bosak, przepisowe światła i reflektor.

Na koniec w skład taboru winna wejść łódź do przewożenia lub przetrzymywania zwłok topielców. Łódź ta winna pośrodku posiadać rodzaj skrzyni z wiekiem z dwóch skrzydeł, zrobionych z ram naciągniętych płótnem. Na dnie tej „skrzyni" stoją zrobione na całą szerokość i długość wyjmowane nosze, wykonane z prętów drewnianych. Zwłoki więc nie potrzebują być ciągle brane rekoma, bo raz włożone na nosze pozostają na nich aż do ich zabrania z jednostki policyjnej.

W burtach łodzi i w szczytowych ściankach tej „skrzyni" są porobione otwory dla przewiewu.

IV Sprzęt pomocniczy i jego użycie.

Do sprzętu pomocniczego należą przyrządy do ratowania tonących i do poszukiwania zwłok.

Jako przyrządy ratownicze używane są: 1) koło korkowe, które rzuca się tonącemu; 2) kule korkowe—przyrząd składający się z dwóch

kul korkowych o średnicy 30 cm, połączonych z linką długości $^1/_2$ m; 3) rzutka — linka manillowa o średnicy $1^1/_2$ cm, długości 50 m, zakończona na jednym końcu uchwytem z płótna impregnowanego, pomalowanego olejno i napełnionego piaskiem, utrzymywanego na wodzie za pomocą dwóch korków. Linkę tę zwiniętą w koło trzyma się w lewej ręce w prawej trzymając koniec linki, około pół metra poniżej uchwytu. Prawą ręką robi się kilka zamachów i rzuca się, celując uchwytem tak, żeby upadł na wodę w pobliżu tonącego, jednocześnie dozwala się rozwijać lince trzymanej w lewej ręce, zatrzymując jej drugi koniec.

Jako przyrządy do poszukiwania zwłok są używane: 1) bosak; 2) tak zwane „widły". Są to widły, ale nie proste, jak zwykłe, a półokrągło wygięte i zaopatrzone w kulki na końcach. Służą one do wydobywania zwłok z dna rzeki. Podsuwa się je pod topielca i w ten sposób wydobywa się zwłoki na powierzchnię. „Widły" te są osadzone na ok. 5 metrowej rękojeści; 3) „włoczek" — jest to drążek żelazny długości ok. 1 m, do niego są przywiązane obok siebie na szpagacie kotwiczki czteroramienne, zrobione z podwójnych haczyków rybackich. Do obu końców drążka przywiązana jest linka długości ok. 1,5 m, pośrodku której jest przymocowana linka długości ok. 15 m. Trzymając tę linkę w ręku, spuszcza się uwiązany na niej „włoczek" na dno wody i ciągnie za łodzią. Naturalnie, że tam, gdzie dno będzie pełne pni drzewnych i kamieni, użycie „włoczka" nie będzie możliwe; 4) linka „Bruhnela" — składa się ze szpulki drewnianej, na którą nawinięta jest cienka linewka zakończona małą kotwiczką. Sposób użycia podobny jak „włoczka".

Poza tymi przyrządami każda jednostka winna posiadać kilka kamizelek lub pasów ratowniczych, w które policjanci mogą się ubierać, gdy idzie o ratownictwo w ciężkich warunkach, np. wyjazd łodzią w czasie dużej fali lub w czasie powodzi, ruszania kry itp.,—oraz winna mieć rakietnice i rakiety białe spadochronowe dla oświetlenia terenu w nocy. Przydadzą się również zawsze ręczne latarki elektryczne o dużym zasięgu światła.

V Służba.

Służba na wodzie polega na patrolowaniu pewnych odcinków, które wymagają z tych czy innych względów nadzoru. Patrol na łodzi składa się z dwóch policjantów, którzy poruszają łódź „na pych", lub jeśli łódź jest z motorkiem, jeden z nich jest motorniczym. W łodzi winny się znajdować: dwa wiosła pychowe, bosak, rzutka, kule korkowe oraz—o ile łódź jest z motorkiem—narzędzia i zapasowe świece. Poza

tym, gdy łódź pełni służbę w nocy, winny się na niej znajdować: rakietnica z rakietami i reflektor ręczny.

Służba na przystaniach statków nie wymaga specjalnego objaśnienia, należy jednak specjalnie nie dopuszczać do licznego gromadzenia się na przystani. Jeśli jest duży natłok pasażerów, to wypuszcza się ich grupami i dopiero gdy jedna grupa zajmie miejsce na statku, wypuszcza się następną.

Ogólnie co do służby, to należy zwracać baczną uwagę, aby policjanci nie pełnili jej w długich butach.

VI Szkolenie.

W okresie letnim należy obowiązkowo przerabiać ze wszystkimi policjantami pływanie, ratownictwo i jazdę „na pych", w miesiącach zaś zimowych wszelkie ustawy i rozporządzenia wodne oraz odpowiednią gimnastykę, która utrzyma policjantów w należytej formie fizycznej do właściwego sezonu.

JÓZEF SZERYŃSKI,
podinspektor P. P.

O POLSKI KALENDARZ POLICYJNY [1]

Śmiało można zaryzykować twierdzenie, że nie ma dzisiaj takiej gałęzi wiedzy lub tego rodzaju umiejętności ludzkiej, która by nie posiadała swego „kalendarza".

Różnie co prawda w rozmaitych krajach bywają te kalendarze realizowane i bardzo różny bywa ich poziom i układ — w każdym bądź razie spełnia on lepiej lub gorzej swe zadanie, będąc jednocześnie swego rodzaju łącznikiem między adeptami danej gałęzi wiedzy lub zawodu. Jeśli idzie o stosunki pod tym względem u nas, to posiadamy cały szereg „kalendarzy", które mogą śmiało konkurować z najlepszymi tego rodzaju wydawnictwami zagranicznymi; mam tu na myśli „kalendarze"— lekarski i niektóre techniczne. Zasięg tych wydawnictw jest olbrzymi — a nakłady, idące w dziesiątki tysięcy egzemplarzy, świadczą najlepiej o ich potrzebie i racji istnienia. Pomimo, że jak zaznaczyłem — każda niemal dziedzina działalności ludzkiej, nie wyłączając nawet astrologii, posiada dziś już swój kalendarz, to jednak u nas policja nie posiada go dotychczas. Co prawda podejmowane były lokalne próby (w Kaliszu, Łodzi, Lwowie, Warszawie) realizacji tego rodzaju wydawnictwa, lecz posiadały one charakter imprez lokalnych, a przede wszystkim, jeśli idzie o zawartość, nie odpowiadały temu, co pod pojęciem „kalendarza" zawodowego rozumieć przywykliśmy. Jedynie na terenie województwa śląskiego „Kalendarz Policyjny" posiada pewną tradycję, chociaż treścią swą nie odpowiada ściśle temu pojęciu, a jego zasięg jest z natury rzeczy nader ograniczony.

Potrzeba stworzenia kalendarza ogólnopolicyjnego jest bezsprzeczna i stoi poza wszelkimi wątpliwościami. Należałoby więc jedynie rozważyć, jaka powinna być jego treść i forma.

Jeśli idzie o treść, to niewątpliwie za wzór posłużyć by mogły kalendarze zawodowe — lekarskie, techniczne itp., będące w gruncie rzeczy niczym innym, jak encyklopediami kieszonkowymi lub wydaw-

[1] *Przyp. Red.* Gazeta Administracji i Policji Państwowej zamierza opracować wydawnictwo o układzie w zasadzie podobnym do założeń autora.

nictwami typu „manuelów"—tak rozpowszechnionych we Francji. Tworzenie kalendarza policyjnego o innym charakterze lub nie odpowiadającego temu właśnie typowi mijałoby się z czysto utylitarnym celem tego rodzaju wydawnictwa. Przyjmując więc utylitaryzm za naczelną zasadę przy układaniu kalendarza, należałoby z góry założyć, że wszelkie elementy nie podpadające pod to pojęcie podlegają zupełnej eliminacji. Z obszernego i nader rozległego materiału, jaki by mógł pretendować do umieszczenia w kalendarzu, wybrać by należało jedynie to, co policjantowi rzeczywiście jest niezbędne w służbie i to w jaknajszerszym tego słowa znaczeniu. Z natury rzeczy wszelkie rozważania teoretyczne, nie uzasadnione potrzebą użytkową, muszą się znaleźć poza jego zasięgiem:

Niemniej ważne niż treść, jest zagadnienie układu kalendarza. Zasadniczo tego rodzaju wydawnictwo powinno się składać z trzech podstawowych części t. j.

1) właściwego „calendarium" wraz z najniezbędniejszymi danymi statystycznymi oraz wiadomościami o Polsce i świecie;

2) ze zbioru fachowych wiadomości policyjnych, a więc nie tylko instrukcji służbowej, instrukcji służby śledczej, czy też instrukcji policyjnej, ale również kodeksu karnego, procedury karnej, prawa administracyjnego, karnego skarbowego itd. oraz —

3) aneksu lokalnego dla dużych miast (wykaz ulic, urzędów itp.).

Ponadto w poszczególnych działach winny się znaleźć wolne stronice czy też specjalne rubryki przeznaczone na sporządzanie zapisów przez posiadacza kalendarza, szczególnie odnoszące się do jego rejonu służbowego.

Najpoważniejszym zagadnieniem przy opracowywaniu kalendarza będzie niewątpliwie sprawa doboru materiału oraz kwestia jego układu w części II, t. j. zbiorze fachowych wiadomości policyjnych. Ze względu na różnorodność materiału i jego rozpiętość, dobór wiadomości w poszczególnych dziedzinach trzeba będzie pozostawić specjalistom, natomiast kwestia układu tych wiadomości będzie musiała być rozstrzygnięta już przed przystąpieniem do realizacji tego wydawnictwa.

Zasadniczo kwestia układu tej części kalendarza może być rozwiązana dwojako, bądź to przez przyjęcie systemu poszczególnych działów, bądź też przez encyklopedyczny (alfabetyczny) układ materiału, istnieje jeszcze trzecia możliwość — i to może najsłuszniejsza, — przyjęcia formy pośredniej, encyklopedyczno-rozdziałowej, przy której gros materiału zostanie ujęte w formie encyklopedycznej, a tylko niektóre zagadnienia omówione zostaną w specjalnych rozdziałach, a zaopatrzonych ewentualnie w skorowidze partykularne.

Niemniej ważnym zagadnieniem, niż treść kalendarza, jest kwestia jego formy, a więc wyglądu zewnętrznego i rozmiarów. Sprawę tę przesądza po części jego przeznaczenie.

Ponieważ ma to być vademecum policjanta, kalendarz nie może zarówno pod względem formatu, jak i objętości, przekraczać pewnych maksymalnych norm. Granice tych norm wytknąć muszą dwie ewentualności, a mianowicie — czy kalendarz ma być noszony w kieszeni, czy też w torbie służbowej. Niewątpliwie pierwsza koncepcja jest słuszniejsza, już chociażby z tego względu, że w dużych miastach policjanci torb nie noszą, kalendarz zaś będzie jeden dla wszystkich policjantów. W tych warunkach pojemność kalendarza da się zwiększyć dwiema drogami: 1⁰ przez użycie specjalnego gatunku papieru (bardzo cienkiego i mocnego), 2⁰ przez użycie odpowiednich czcionek. Użycie odpowiedniego papieru pozwoli na zawarcie dość znacznego nawet materiału w formie małej 8⁰, najlepszym przykładem może tu służyć praktyka Brytyjskiego Towarzystwa Biblijnego.

Możliwości te dadzą się ponadto zwiększyć przez użycie do druku petitu i nonparelu, a w niektórych partiach nawet perlu. Obiekcje, jakie mogłyby się tu nasunąć, równoważy okoliczność, że lektura kalendarza jest z natury rzeczy dorywcza i ogranicza się do pewnych tylko jego urywków — ewentualny więc wysiłek wzrokowy byłby nieznaczny i nie mógłby ujemnie wpłynąć na użytkową wartość kalendarza. Trwała i elastyczna oprawa, umożliwiająca noszenie kalendarza w kieszeni munduru, wyczerpywałaby zdaje się zagadnienia formy całkowicie.

Wobec zapewnionego powodzenia tego rodzaju wydawnictwa, znacznego nakładu oraz niewielkich stosunkowo kosztów wydawniczych — cena jego mogłaby być ukształtowana na tym poziomie, aby kalendarz mógł dotrzeć do rąk każdego bez wyjątku policjanta.

Opracowanie pierwszego wydania kalendarza policyjnego napotykać będzie niewątpliwie na dość znaczne trudności, wobec braku doświadczenia, a przede wszystkim tradycji w tym kierunku. Z natury rzeczy trzeba się będzie oprzeć na dotychczasowej praktyce krajowych i zagranicznych kalendarzy zawodowych, przede wszystkim zaś na wieloletnim doświadczeniu Retzlaffs Polizei-Kalender, wydawanego przez firmę Deutscher Polizei-Verlag Lübeck—Berlin, która rozporządza czterdziestoparoletnią praktyką wydawniczą kalendarza policyjnego.

Pożytek tego rodzaju wydawnictwa jest bezsporny tym bardziej, że wypełni ono lukę, jakiej żadne z dotychczasowych naszych wydawnictw wypełnić nie było w stanie.

KRONIKA

Z ORZECZNICTWA

Sąd Najwyższy orzekł (orzecz. z 12.XI 37 nr 1 K. 552/37), że „osobą publicznego zaufania" w rozumieniu art. 192 k. k. jest ten, kogo ogół obdarza zaufaniem nie z tytułu indywidualnych właściwości, lecz w oparciu o akt władzy publicznej, która przez powierzenie danej osobie pewnych funkcyj lub przez danie jej pewnego stanowiska stwierdza urzędowo jej wiarogodność w danym zakresie, nadając jej przez to znamię osoby publicznego zaufania.

Celem, któremu służy art. 192 k. k., jest ochrona prawdziwości (w sensie zgodności z prawdą) poświadczeń wydawanych przez osoby, które z mocy z zajmowanego stanowiska korzystają z zaufania ogółu i których poświadczenia z tego powodu mają znamię wiarogodności.

Biegły sądowy jest osobą publicznego zaufania w rozumieniu art. 192 k. k. Ustanowienie biegłym sądowym przez prezesa Sądu Apelacyjnego (rozp. Min. Sprawiedl. z dn. 24.XII 1928 r. Dz. U. poz. 945) jest nadaniem tej osobie znamion osoby zasługującej w danym zakresie na zaufanie ogółu, a więc osoby publicznego zaufania.

Sąd Najwyższy orzekł (orzecz. z 13.III 39 nr 3 K. 42/39), że przepis art. 41 k. p. k. dotyczy wyłączenia sędziów i nie może mieć zastosowania do funkcjonariuszów Policji Państwowej prowadzących dochodzenie.

Sąd Najwyższy orzekł (orzecz. z 27.I 38 nr 1 K 1564/37), że nie wszystkie obowiązki służbowe urzędnika są wyraźnie określone w przepisach; na tle konkretnej sytuacji faktycznej obowiązek służbowy urzędnika wynikać może także z samego charakteru zajmowanego przez niego stanowiska bądź też z rodzaju dokonywanej czynności, z ogólnych zasad urzędowania itp. Ustalenie obowiązku służbowego urzędnika w konkretnym przypadku jest kwestią faktu, którą sąd wyrokujący rozstrzyga na tle okoliczności tego przypadku.

Skoro oskarżony otrzymał rzekome polecenie od przełożonego nie bezpośrednio i nie na piśmie, lecz za pośrednictwem osoby trzeciej, zainteresowanej w sprawie, to obowiązkiem jego przed wykonaniem tego polecenia było sprawdzić jego autentyczność; nie uczyniwszy tego dopuścił się on niedbalstwa.

Odrzucając pojęcie współsprawstwa, jako udziału w cudzym przestępstwie, kodeks karny opiera konstrukcję współsprawstwa na bezpośrednim lub pośrednim związku przyczynowym pomiędzy działaniem a skutkiem. Przyłączenie się do działania innej osoby jest własnym zamiarem i własnym przestępstwem.

Podstawą rozróżnienia sprawcy od pomocnika jest rozróżnienie działania, skierowanego bezpośrednio ku urzeczywistnieniu występnego zamiaru, od działania skierowanego w tymże zamiarze pośrednio w postaci czynności przygotowawczych i ułatwiających (orzeczenie Sądu Najwyższego z 28.III 39 nr 3 K. 98/39).

Sąd Najwyższy orzekł (orzecz. z 12.IX 1938 nr 3 K 1543/38), że każde przyłączenie się do grona ludzi bijących się, z zamiarem czynnego udziału w nieprzyjaznym, czynnym wystąpieniu przeciw osobom innym, wypełnia istotę przestępstwa z art. 240 k. k. bez względu na to, czy z bezpośredniego indywidualnego działania danego osobnika wynikły jakiekolwiek skutki. Kwestia czy inicjatorem bójki był oskarżony, czy też kto inny, nie ma znaczenia dla bytu przestępstwa z art. 240 k. k.

WSPÓŁPRACA JEDNOSTEK POLICYJNYCH PRZY ESKORTACH

Zdarza się dość często, że konwojowani do sądu uciekają policjantom, wyko-

rzystując ich wyczerpanie fizyczne, a co za tym idzie — także zmniejszenie czujności i uwagi, spowodowane długotrwałymi i uciążliwymi konwojami.

Nierzadkie są wypadki, że policjant na konwój aresztowanego (więźnia) do sądu używa kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt godzin bez przerwy, w warunkach uniemożliwiających mu konieczny posiłek i wypoczynek. Ma to miejsce w szczególności w tych województwach, w których jest rzadka sieć dróg i linii kolejowych.

Policjant na doprowadzenie (dowiezienie) konwojowanego do siedziby właściwego sądu poświęca kilka, a nawet kilkanaście godzin, następnie pilnuje konwojowanego w budynku sądu do czasu załatwienia go (przesłuchania) przez sędziego, co nieraz trwa także kilka godzin, wreszcie wraca z konwojowanym z powrotem do swej macierzystej jednostki policyjnej. Przez cały czas tej służby policjant konwojent nie ma możności ani przez krótki okres czasu wypocząć, ani należycie się posilić.

Służba tego rodzaju i w takich warunkach bardzo wyczerpuje fizycznie policjantów.

Aby zapobiec ucieczkom konwojowanych oraz ułatwić policjantom przeprowadzaniu konwoju, komendant główny P. P. rozkazem nr 767 pkt III polecił:

a) w miarę możności konwojować zatrzymanych (aresztowanych, więźniów) we dnie;

b) po przybyciu do miejscowości, w której jest siedziba sądu i posterunku (komisariatu), a konwój trwał już dłuższy czas i konwojent odczuwa zmęczenie, policjant powinien zgłosić się na posterunku względnie w komisariacie i tam oddać konwojowanego za potwierdzeniem odbioru w notatniku służbowym komendantowi posterunku (kierownikowi komisariatu), względnie dyżurnemu w tej jednostce policyjnej, z prośbą o dopilnowanie konwojowanego i doprowadzenie go do sądu;

c) po zdaniu konwojowanego, policjant konwojujący powinien należycie wypocząć i ewentualnie spożyć posiłek, aby był zdolny do powrotnej podróży;

d) komendant posterunku (kierownik komisariatu) powinien umożliwić konwojującemu policjantowi należyty wypoczynek w lokalu posterunku (komisariatu).

NADZÓR ORGANÓW P. P. NAD MIARAMI

Nawiązując do ostatniego ustępu w punkcie IX RKG nr 585, komendant główny P. P. rozkazem nr 764 pkt III podał do wiadomości wyciąg z dodatku do przepisów obowiązujących w miernictwie (G. U. M. nr 39 II-240-I), wydanego przez dyrektora Głównego Urzędu Miar dla urzędów miar:

„. . . . . O ile zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż w pewnym gospodarstwie lub przedsiębiorstwie znajdują się w warunkach i okolicznościach, przewidzianych w art. 14 dekretu o miarach, narzędzia miernicze, nie odpowiadające postanowieniom tego artykułu, urzędy miar mogą zwracać się bezpośrednio do Policji Państwowej o przeprowadzenie w tym gospodarstwie lub przedsiębiorstwie kontroli i zajęcia narzędzi mierniczych, nie odpowiadających przepisom. Uprawnione są również urzędy miar do bezpośredniego zwrócenia się do Policji Państwowej o zajęcie narzędzi mierniczych, jeśli w czasie dokonywania kontroli narzędzi mierniczych, policja zaniedbała to uczynić. Natomiast nie powinny urzędy miar zwracać się do Policji Państwowej np. o opieczętowanie narzędzi mierniczych, mające na celu czasowe wycofanie tych narzędzi z obrotu publiczcego na prośbę ich właścicieli, o doręczanie wezwań w sprawach wykroczenia z art. 23 dekretu o miarach, o wykonanie uniezdatnienia narzędzi mierniczych, orzeczonego przez kierownika miejscowego urzędu miar itp.“.

ISTOTNE CZĘŚCI BRONI I AMUNICJI

Rozporządzeniem z 26.IV 1939 minister spraw wewnętrznych w porozumieniu z min. spr. wojsk, oraz przem. i handlu ustalił odnośnie prawa o broni, amunicji i materiałach wybuchowych, że istotnymi częściami broni palnej są: lufa oraz części broni, które zamykają tył lufy podczas strzału lub stanowią jej przedłużenie (np. trzon zamkowy, bęben w rewolwerze). Istotnymi częściami amunicji są: pocisk i łuska.

O KORKACH DO STRASZAKÓW

Odnośnie do pisma okólnego z 3.IX 1938 nr AP. 41/31 Ministerstwo Spraw Wewnętrznych po porozumieniu się z Min. Skarbu oraz Przemysłu i Handlu pismem okólnym z 24.IV 1939 ustaliło wysokość opłat od pozwoleń na sprzedaż korków

do straszaków, zarządzając m. in. co następuje:

Osoby, posiadające pozwolenie na handel bronią i amunicją, mogą się również trudnić sprzedażą korków do straszaków bez uzyskania na to specjalnego pozwolenia i nie są w związku z tym obowiązane do składania dodatkowych opłat stemplowych.

Korki świetlne, kapiszony do pistolecików dziecięcych, metalowe naboje do straszaków nie są objęte wytycznymi wymienionych pism okólnych.

Na przykrywkach na zewnętrznej stronie pudełek, mieszczących korki do straszaków, winien być umieszczony adres wytwórni przy wskazaniu władzy, która udzieliła zezwolenia na produkcję.

W ten sposób rozciągnięta będzie na sprzedawcę odpowiedzialność za posiadanie i sprzedaż korków, pochodzących jedynie z wytwórni koncesjonowanych, co da gwarancję bezpieczeństwa tych wyrobów, a władzom powołanym do ścigania nielegalnych wyrobów ułatwi wykonanie ich zadań.

W miejscach sprzedaży skrzynki względnie pudełka, zawierające korki do straszaków, winny być składane w specjalnym miejscu, z dala od towarów łatwopalnych, które zagrażają w wypadkach eksplozji szybkim rozszerzaniem się pożaru.

DOSTOSOWANIA SAMOCHODÓW DO WYMAGAN ROZPORZĄDZENIA O RUCHU POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych pismem okólnym z 13.III 39 r. podało do wiadomości i stosowania pismo Min. Komunikacji z 25.I 39 nr DR 91-15-4/I w sprawie dostosowania samochodów do wymagań rozporządzenia o ruchu pojazdów treści następującej:

„Stosownie do postanowień § 84 i ust. (1) § 85 rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pajazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. nr 85, poz. 616) z dniem 1 stycznia 1939 r. upłynął ostateczny termin przystosowania samochodów, zarejestrowanych przed wejściem w życie wspomnianego rozporządzenia do wymagań § 9 tegoż rozporządzenia.

W szczególności idzie tu o postanowienia § 9 punkty c, i, j, k, w myśl których samochody nie mogą posiadać otworu do wolnego wydechu, światło tylne powinno być połączone z przednim, latarka „stop" powinna działać w czasie hamowania, a kierunkowskazy powinny być systemu dźwigienkowego.

Przypominając o powyższym, Ministerstwo Komunikacji prosi o wydanie stosownych zarządzeń do podległych organów celem jak najszybszego dostosowania samochodów państwowych do wymagań wyżej wymienionego rozporządzenia".

O RUCHU MOTOCYKLI NA DROGACH PUBLICZNYCH

Pan prezes Rady Ministrów w czasie swych objazdów zwrócił uwagę na okoliczność, iż na motocyklach wożone są dzieci bądź na kierownicy, bądź też na ręku osób siedzących na tylnym siedzeniu.

Wożenie dzieci w tych warunkach odbija się ujemnie na delikatnym ich organiźmie, w szczególności wzmożone wdychanie kurzu powstającego ze ścieranej nawierzchni drogowej przyczynia się do powstawania chorób gardła, płuc itp.

Ponadto opisany wyżej sposób umieszczania dzieci utrudnia zachowanie równowagi pasażerów i kierowcy, krępując w szczególności swobodę ruchu tego ostatniego, przez co naraża jadących i inne osoby, korzystające z dróg publicznych, na wypadki, zagrażające utratą życia lub kalectwem.

W związku z powyższym Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w oparciu się na postanowieniach art. 53 rozporządzenia z dnia 27.X 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. nr 85, poz. 616) pismem okólnym z 19.VI 1939 r. nr AP. 55/108 poleciło organom P. P, by motocyklistów, naruszających we wspomniany sposób omawiane przepisy, pociągały do odpowiedzialności.

WYŻYWIENIE OSÓB ZATRZYMANYCH PRZEZ POLICJĘ

Uchylając przepisy, zawarte w § 148, ust. 12 instrukcji służby śledczej, zatwierdzonej decyzją komendanta głównego nr 45666/28 z dnia 5 lutego 1928 r. oraz w ustępie: „wyżywienie aresztowanych i ks wyżywienia" w RKG nr 124 komendant główny P. P. rozkazem nr 766 pkt II zarządził, co następuje:

Osoby zatrzymane przez policję i osadzone w aresztach, znajdujących się przy jednostkach policyjnych lub aresztach gminnych albo z braku aresztu, pozosta-

jące w jednostce pod dozorem wyznaczonego szeregowego, otrzymują pożywienie w ciągu doby trzykrotnie.

Czas wydawania zatrzymanym pożywienia ustalają komendanci miast lub komendanci powiatowi przy uwzględnieniu stosunków lokalnych. Pory te muszą być przestrzegane i bez ważnych i nie dających się usunąć przyczyn, nie mogą być zmieniane.

Piewszy posiłek należy wydać zatrzymanemu po upływie co najmniej trzech godzin od zatrzymania.

Pożywienie wydawane jest z zasady na koszt Skarbu Państwa, przy czym koszt całodziennego wyżywienia jednej osoby określa się na 45 gr (czterdzieści pięć groszy) O ile w danej miejscowości znajduje się więzienie, należy wejść z zarządem tego więzienia w porozumienie odnośnie dostarczania pożywienia dla zatrzymanych przez policję W miejscowościach, w których dostarczenie pożywienia zatrzymanym w cenie 45 gr dziennie na osobę będzie absolutnie niemożliwe, kwota ta może być odpowiednio podwyższona za zgodą komendata wojewódzkiego, nie może ona jednak przekroczyć kwoty 60 gr (sześćdziesiąt groszy) na dobę dla jednej osoby.

Dostarczanie osobom zatrzymanym pożywienia kupionego na ich koszt albo przyniesionego przez rodzinę lub inne osoby — jest dopuszczalne tylko za zezwoleniem kierownika lub dyżurnego odnośnej jednostki.

Gdy w porze przeznaczonej na wydawanie pożywienia osobom zatrzymanym, osoby te znajdować się mają w podróży do innych władz, należy wydać im na podróż stosowne pożywienie w cenie normalnego wyżywienia w aresztach.

Kierownicy jednostek policyjnych i szeregowi, którym poruczono dostarczanie pożywienia dla zatrzymanych, odpowiedzialni są za dostarczanie odpowiedniego i należnego pożywienia, jak również za zbadanie, czy w pożywieniu dostarczonym zatrzymanym nie znajdują się ukryte przedmioty, służące do nawiązania niedozwolonego kontaktu lub ułatwienia im ucieczki.

Kierownicy poszczególnych jednostek policyjnych otrzymują, w miarę potrzeby, zaliczki na wyżywienie zatrzymanych.

Dowodem rozliczenia się z kwot (zaliczek), otrzymanych na wyżywienie zatrzymanych jest rachunek miesięczny osoby lub instytucji żywiącej zatrzymanych, zawierający rubryki: 1) data, 2) ilość całodziennych porcyj, wydanych na dany dzień, 3) cena jednostkowa porcji (z ewent. podziałem na śniadania, obiady i kolacje), 4) kwota należności. Poza tym rachunek powinien odpowiadać ogólnym wymogom. Jednostka policyjna dołącza do rachunku zestawienie z kontroli zatrzymanych za dany miesiąc, wskazujące ilu zatrzymanych (bez wymieniania nazwisk) zatrzymano każdego dnia w areszcie policyjnym (izbie zatrzymań) w danym miesiącu. Zestawienie to, jak i rachunek mają być podpisane przez kierownika jednostki policyjnej.

O ile zatrzymani w areszcie policyjnym żywieni są przez urząd policyjny we własnym zakresie, zamiast rachunku, należy sporządzić miesięczne zestawienie wydatków z tego tytułu, podpisane przez kierownika odnośnej jednostki policyjnej, do którego należy dołączyć wszystkie oryginalne rachunki na zakupione produkty żywnościowe wzgl. na wydatki związane z przygotowaniem pożywienia oraz zestawienie na podstawie kontroli zatrzymanych za dany okres, sporządzane w sposób wyżej podany

ZALICZKI NA TRANSPORT WIĘŹNIÓW

Rozkazem nr 767 pkt VIII komendant główny P. P. podał do wiadomości zarządzenie Ministerstwa Sprawiedliwości z dnia 17.V 1939 r. nr II GS. 6517/39 skierowane do kierowników wszystkich sądów w sprawie przesyłania zaliczek na transport więźniów kierownikom jednostek policyjnych:

„Komenda Główna Policji Państwowej zawiadomiła Ministerstwo Sprawiedliwości, że władze sądowe przesyłając jednostkom policyjnym pieniądze przeznaczone na transport więźniów, nadają odnośne przesyłki pod adresem urzędu policyjnego, a nie jego kierownika. W tym wypadku władze pocztowe, zgodnie z postanowieniami p. 1 i 2 § 9 przepisów rachunkowo-kasowych dla władz i urzędów państwowych, nie chcą wypłacać nadesłanych kwot urzędom policyjnym, lecz zarachowują je na depozyt Komendy Wojewódzkiej Nim pieniądze po załatwieniu wymaganych formalności, wpłyną do właściwej jednostki policyjnej, upływa dość dużo czasu, a gotówka znacznie wcześniej jest potrzebna dla wykonania odnośnych czynności.

Powyższy sposób postępowania nastręcza jednostkom policyjnym wiele trud-

ności, przeto należy w mowie będące przekazy pieniężne adresować na kierowników jednostek policyjnych, a nie na same jednostki (urzędy policyjne).

Przy tej sposobności Ministerstwo przypomina, że wskazówki w sprawie opłacania kosztów konwojowania osób, zarządzonego przez władze sądowe, zostały podane w okólniku, zamieszczonym w II Zb. r. i ok. pod poz. 62".

POWOŁYWANIE OFICERÓW I SZEREGOWYCH NA KOMISJE LEKARSKIE

Rozkazem nr 761 pkt V komendant główny P. P. wyjaśnił, że pkt IV RKG. nr 712 nie ma zastosowania do oficerów i szeregowych, powoływanych przez komendantów wojewódzkich na komisje lekarskie na podstawie pktu VI RKG. nr 646.

Bez uprzedniego uzyskania zgody komendanta głównego mają komendanci wojewódzcy prawo powoływania na komisje lekarskie również tych oficerów i szeregowych, którzy ulegli nieszczęśliwemu wypadkowi, wynikłemu z powodu lub w czasie pełnienia obowiązków służbowych. Przy powoływaniu na komisje lekarskie w związku z wypadkami w służbie należy przestrzegać wytycznych zawartych w pismach okólnych Komendy Głównej nr III. O. 10/47 z dnia 15 marca 1935 r. i nr III. O. 12/9 z dnia 11 maja 1936 r., a w pismach do Urzędu Woj. wyraźnie zaznaczać, że dany oficer lub szeregowy ma być zbadany przez komisję lekarską w celu ustalenia, czy wypadek pociągnął i jakie następstwa dla zdrowia.

Na okoliczność każdego nieszczęśliwego wypadku wynikłego z powodu lub w czasie pełnienia obowiązków służbowych należy przeprowadzić dochodzenie i dołączyć je do akt osobistych odnośnego oficera lub szeregowego, jako materiał mający związek ze służbą.

KOSZTY PRZEWOZU URZĄDZENIA DOMOWEGO

Komendant główny P. P. rozkazem nr 766 pkt VI podał do wiadomości, że Ministerstwo Skarbu pismem Nr D. III. 16831/3/38 z dn. 18 stycznia 1939 r. wyjaśniło, iż w przypadku przewozu koleją urządzenia domowego, załadowanego do wozu meblowego, należy stosownie do punktu 4 § 23 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 35 poz. 320) zwracać koszty przewozu urządzenia domowego, udowodnione oryginalnymi listami przewozowymi, a więc i koszty przewiezienia koleją wozu meblowego w jedną stronę, o ile są one objęte oryginalnym listem przewozowym.

WZORY ŚWIADECTW SZKOLNYCH Z UKOŃCZENIA KURSÓW ZWYKŁYCH

Rozkazem nr 766 pkt. I komendant główny P. P. ustalił wzory świadectw szkolnych z ukończenia kursów zwykłych: oficerskiego i kursu szeregowych

Wzory świadectw szkolnych (zaświadczeń) z ukończenia kursów specjalnych (ćwiczeń), zależnie od rodzaju kursu (ćwiczeń), ustalane będą każdorazowo równocześnie z tworzeniem tych kursów (ćwiczeń)

Ocena wyników w świadectwach szkolnych jest trzystopniowa, a mianowicie: wynik bardzo dobry, dobry i dostateczny. Uczniowie, kończący kurs z wynikiem ujemnym, świadectwa szkolnego nie otrzymują.

Świadectwa szkolne wydają komendanci szkół policyjnych i kierownicy kursów specjalnych (ćwiczeń), o ile kursy specjalne nie są urządzane w szkołach lub przy szkołach policyjnych.

OTWARCIE KURSU SPECJALNEGO PRZEWODNIKÓW PSÓW SŁUŻBOWYCH

Rozkazem nr 767 pkt I komendant główny P. P. zarządził otwarcie 5-miesięcznego kursu specjalnego przewodników psów służbowych w Golędzinowie.

Na kursie tym znajduje się 1 oficer i 33 szeregowych z poszczególnych województw i 6 strażników więziennych.

Jest to pierwszy kurs tego rodzaju po 5-letniej przerwie.

Otwarcia kursu w nowowybudowanym zakładzie w Warszawie na Golędzinowie dokonał w dniu 6 czerwca naczelnik Centrali Służby Sledczej pinsp. Jakubiec w obecności licznie przybyłych gości z Policji Państwowej i Ministerstwa Sprawiedliwości.

PROPORCZYKI DLA JEDNOSTEK KONNYCH P. P. I REZERWY POLICYJNEJ

Rozkazem nr 766 pkt III komendant główny P. P. zarządził zaopatrzenie jednostek konnych Policji Państwowej i rezerwy policyjnej w proporczyki przezna-

czone do oznaczenia miejsca zbiórki i jako znaki rozpoznawcze.

Proporczyk nosi na lancy goniec z pocztu dowódcy w czasie wszystkich wystąpień w szyku konnym jednostek. Goniec z proporczykiem zajmuje w szyku miejsce jako drugi numer pierwszej trójki.

Część jednostki występuje z proporczykiem na rozkaz dowódcy jednostki albo na rozkaz wyższego przełożonego.

Jednostka może występować w szyku konnym bez proporczyka na rozkaz dowódcy jednostki, albo na rozkaz wyższego przełożonego, jeżeli to jest konieczne ze względów taktycznych.

Barwy i wymiary proporczyków podane są w rozkazach o organizacji jednostek konnych.

Dnia 18 czerwca podczas obchodu dwudziestolecia Dywizjonu Konnego Policji Państwowej w m. st. Warszawie p. komendant główny P. P. gen. Zamorski wręczył uroczyście proporczyki — pocztom Dowództwa Dywizjonu oraz 1 i 2 szwadronu. Po wręczeniu proporczyków p. Generał przyjął defiladę Dywizjonu Konnego P. P.

ŚWIĘTO GRUPY REZERWY POLICYJNEJ

P. komendant główny P. P. zatwierdził dzień 26 kwietnia, jako dzień Święta Grupy Rezerwy Policyjnej. W roku bieżącym w dniu tym Grupa obchodziła trzylecie swego sformowania.

Po nabożeństwie w kościele św. Floriana uczestnicy uroczystości udali się do Grupy Rezerwy, gdzie p. komendant główny P. P. gen. Zamorski przyjął raport. Następnie odczytano rozkaz dzienny Grupy.

Po odczytaniu rozkazu kandydaci złożyli przyrzeczenie.

Następnie p. komendant główny gen. Zamorski udekorował dowódcę Grupy nkom. Zdanowicza złotym Krzyżem zasługi oraz kilku oficerów—srebrnym i szeregowych—brązowym, po czym w towarzystwie wyższych oficerów P. P. i zaproszonych gości przyjął defiladę kompanii Grupy.

Po zwiedzeniu koszar Grupy Rezerwy goście udali się do świetlicy, gdzie odbył się poranek, na który złożyły się utwory artystyczne w wykonaniu kandydatów.

O godz. 13 odbył się wspólny obiad żołnierski, wieczorem zaś zabawa taneczna.

DZIESIĘCIOLECIE STOW. RODZINA POLICYJNA

Dnia 20 czerwca Rodzina Policyjna obchodziła dziesięcioletni jubileusz swego istnienia. Protektorat nad jubileuszem i zjazdem objął P. Prezydent Rzeczypospolitej i P. Marszałek Śmigły-Rydz, poparcia zaś udzielili prezes Rady Ministrów gen. Sławoj Składkowski, minister opieki społecznej M. Zyndram-Kościałkowski i prezydent m. st. Warszawy Starzyński.

Uroczystości rozpoczęły się nabożeństwem w kościele św. Krzyża, na które przybyli reprezentant p. premiera podsekretarz stanu w Prezydium Rady Ministrrów Brzozowski, komendant główny P. P. gen. Kordian Zamorski, senator gen. Osiński, liczni oficerowie Komendy Głównej P. P. i m. st. Warszawy, członkinie Stowarzyszenia. Przed ołtarzem stanął poczet sztandarowy Rodziny Policyjnej.

Z kościoła przewodnicząca Zarządu Naczelnego Rodziny Policyjnej p. Zamorska na czele delegacyj Stowarzyszenia z całej Polski udała się do Belwederu, gdzie złożyła na stopniach pałacu Belwederskiego piękny wieniec z białych i czerwonych kwiatów, po czym chwilą ciszy i skupienia oddano hołd Wielkiemu Marszałkowi.

Po powrocie z Belwederu odbyło się w sali honorowej komendy Głównej P. P. uczczenie pamięci policjantów poległych w służbie. W obecności delegacyj p. Zamorska złożyła śród tablic z nazwiskami poległych wieniec od Rodziny Policyjnej.

O godz. 13 w sali muzeum policyjnego, odpowiednio przygotowanej i udekorowanej odbyło się otwarcie zjazdu Rodziny Policyjnej. Na zjazd przybyła małżonka P. Prezydenta Rzeczypospolitej p. Maria Mościcka i p. marszałkowa Aleksandra Piłsudska, którym wręczono wiązanki kwiatów. Ponadto w otwarciu obrad wzięli udział: wiceminister Brzozowski, wiceminister Garbusiński, komendant główny P. P. gen. Zamorski, wiceprezydent miasta Graba-Łęcki, delegaci organizacyj społecznych, liczni oficerowie Policji oraz około 200 delegatek na zjazd.

Obrady zagaiła przewodnicząca Zarządu Naczelnego Rodziny Policyjnej p. Zamorska, powołując do prezydium pp.: Sawicką, Nowodworską, Berendową i Targowską.

W imieniu p. premiera i ministra spraw wewnętrznych gen. Sławoja Składkowskiego powitał zjazd i życzył mu owocnych obrad wiceminister Brzozowski w imieniu zaś Zarządu Miejskiego i prezydenta St. Starzyńskiego — wiceprezydent Graba-Łęcki. Następnie odczyno list z życzeniami dla zjazdu od honorowej przewodniczącej Stowarzyszenia p. Jadwigi Maleszewskiej, po czym p. Zaborowska złożyła zjazdowi życzenia imieniem Przysposobienia Wojskowego Kobiet do obrony kraju.

Z kolei p. Zamorska odczytała następującą rezolucję z okazji jubileuszu Rodziny Policyjnej.

„Uczestnicy zjazdu jubileuszowego Stowarzyszenia Rodzina Policyjna oświadczają, że Stowarzyszenie nasze zawsze jest pomne wskazań Wielkiego Marszałka, który nauczył nas wolę przekuć w czyny i ofiarą całego swego życia wydźwignął Polskę z niewoli. Zjazd nasz, zwołany w chwili, kiedy Polska znowu sprężyła siły, aby zaznaczyć nieugiętą wolę utrzymania wielkiej spuścizny, przekazanej Jej przez Wielkiego Nauczyciela — stwierdza, że organizacja nasza, która powstała z nastroju czynnej ofiarności, gotowa jest oddać wszystko: mienie, zdrowie, życie — dla wolności Ojczyzny i jej wielkości".

Rezolucję tę uczestnicy zjazdu przyjęli burzą oklasków.

Po odczytaniu treści depesz, nadesłanych zjazdowi od Marszałka Śmigłego-Rydza, marszałka Senatu Miedzińskiego, prezesa N. I. K. Krzemińskiego, wiceministrów Korsaka i Nakoniecznikow - Klukowskiego, prezydenta miasta Starzyńskiego, b. komendanta gł. P. P. Maleszewskiego i in., zabrała głos p. H. Naglerowa, która wygłosiła odczyt o ideologii Rodziny Policyjnej, podkreślając społeczne i charytatywne cele Stowarzyszenia.

Po tym referacie wiceminister Brzozowski w imieniu prezesa Rady Ministrów udekorował przewodniczącą Zarządu Naczelnego Rodziny Policyjnaj p. Leokadię Zamorską złotym krzyżem zasługi. Dalszej dekoracji odznaczonych członkiń Rodziny Policyjnej krzyżami zasługi dokonał komendant główny P. P. gen. Kordian Zamorski.

Dekoracja zakończyła uroczystą część zjazdu, po czym odbył się w sali Klubu Oficerów P. P. wspólny obiad uczestników zjazdu.

Obchód jubileuszu Rodziny Policyjnej miał przybrać początkowo szerszy charakter. Zarząd Naczelny i Zarządy Okręgowe Stowarzyszenia postanowiły jednak przewidzianą na organizację uroczystości jubileuszowych kwotę 20 tys. zł przeznaczyć na Fundusz Obrony Narodowej.

SŁOWNIK NAZW PRACOWNIKÓW PRZEMYSŁU I HANDLU

Jako pozostałość dawnych zaborów na odcinku życia przemysłowego są znaczne różnice w dziedzinie mianownictwa pracowników w przemyśle, polegające na tym, że często na określenie tego samego pracownika istnieje kilka nazw, w dodatku obcych językowi polskiemu.

Celem uniknięcia tego stanu, powodującego duże trudności w pracy administracji państwowej, wojska oraz przemysłu, Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowało „Słownik nazw pracowników przemysłu i rzemiosła", zawierający ujednostajnione nazwy pracowników w tych dziedzinach pracy.

NOWY PODRĘCZNIK

Ukazała się na półkach księgarskich praca prok. Olgierda Missuny i St. Wolińskiego pt. „Konkluzje aktów oskarżeń według kodeksu karnego z 1932 r." Dziełko to, będące wynikiem pracy prokuratorów praktyków, odda duże usługi oskarżycielom publicznym, zwłaszcza młodym względnie nie posiadającym wybitniejszej praktyki. Książka okaże się niewątpliwie przydatna dla sporządzających akty oskarżenia przed sądami grodzkimi, gdzie forma aktów oskarżeń niejednokrotnie nie jest dostatecznie opanowana.

Z POLICYJ ZAGRANICZNYCH

FAŁSZYWE ZŁOTE MONETY

Ostatnimi laty wpadło w ręce estońskiej policji kilka sztuk podrobionych rosyjskich monet złotych, których zbadanie nasunęło podejrzenie, że ma się do czynienia nie ze sporadycznym przypadkiem, lecz że przeciwnie — zręczne i świadome ręce przystąpiły do dzieła i może jeszcze przy tym pracują, aby prawie bezwartościowe srebrne monety zdawkowe przerabiać na wysokowartościowe monety złote.

Nawet gdyby ustalenie tego fałszerstwa ze stanowiska kryminalno-technicznego nic specjalnie nowego nie przynosiło, to przypadek ten mimo to bez wątpienia zasługuje na uwagę w dalszym kręgu. Jest bowiem zupełnie możliwe, że podrobione w ten sposób pieniądze kursują w innych państwach sąsiadujących z Rosją (np. w Finlandii, Łotwie, Polsce itp.) gdzie wśród ludu istnieją jeszcze złote i srebrne pieniądze z czasów carskiej Rosji.

Na wstępie krótka informacja: pod koniec ubiegłego stulecia wypuścił rosyjski bank państwa złote monety wartości 10 rubli. Miały one średnicy 22,6 mm i grubości 1,6 mm. Na przedniej stronie znajdowała się podobizna głowy cara Mikołaja II, podczas gdy odwrotna strona posiadała obok godła państwowego napis określający wartość „10 rubli" (ryc. 1 i 2).



Ryc. 1



Ryc. 2

Po upływie kilku lat zostały wybite srebrne monety zdawkowe wartości 25 kopiejek. Czy to przypadkiem, czy też umyślnie — faktem jest, że te monety srebrne we wszystkich niemal szczegółach są podobne do wymienionych monet złotych (ryc. 3 i 4). Już tylko pobieżne obej-



Ryc. 3



Ryc. 4

rzenie natychmiast wykazuje, że zgodność w wizerunku cara, godła i tekście jest zupełna. Jako jedyną różnicę zauważymy, że odwrotna strona monet srebrnych posiada podanie wartości „25 kopiejek".

To są rzeczowe podstawy poruszonego wypadku. Dalej trzeba zauważyć, że rosyjskie monety złote miały wysoki procent zawartości złota (94%). Wskutek tego rosyjskie monety złote były wysoko cenione, a szczególnie lud wiejski chętnie je nabywał jako pewną lokatę kapitałów.

Sprawa zazwyczaj przedstawiała się następująco (w pojedynczych wypadkach naturalnie z małymi różnicami): Do jubilera w prowincjonalnym mieście Estonii zgłosił się wieśniak, oferując do sprzedaży złote monety rosyjskie wartości 10 rubli. Dokładne obejrzenie pieniędzy doprowadziło jubilera do przekonania, że pieniądz jest fałszywy, wzywał więc policję, która rozpoczynała gruntowne dochodzenia i po wypytaniu rzeczoznawcy uznawała także pieniądz za fałszywy.

O co chodziło we wszystkich tych wypadkach? Wyżej opisane monety 25-ko-

piejkowe zostały przez zręczne fałszerstwo zmienione w monety 10-rublowe. Trzeba powiedzieć, że srebrne sztuki były fachowe pozłocone.

Interesująca jest strona techniczna fałszerstwa (por. ryciny 5 i 6 z rycinami



Ryc. 5



Ryc. 6

1—4). Przednia strona srebrnych monet 25-kopiejkowych nie wymagała żadnych technicznych zabiegów, ponieważ w wielkości i wszystkich szczegółach odpowiadała przedniej stronie monet 10-rublowych. Inaczej z odwrotną stroną: tu trzeba słowo „25 kopiejek“ usunąć i zastąpić słowem „10 rubli“. Jak to fałszerz zrobił? Liczbę „25“ najpierw ostrożnie wypiłował. Potem z „K“ zrobił „A“ przez usunięcie zbędnych elementów. Drugą literę „O“ pozostawił nietkniętą, tworząc z niej „O“ do liczby „10“. Końcowe litery słowa kopiejek pozostawił. Niewątpliwie liczył fałszerz na to, że przy następnych znakach rosyjskiej mowy mało komu wpadnie w oczy, że po liczbie „10“ nie ma słowa „rubli“, lecz następują końcowe litery słowa „kopiejek“. Zwłaszcza dla tego, że litery te są ozdobne, a przeto trudno czytelne.

Zrobiłem próbę, aby się przekonać, czy postronne osoby przy oglądaniu tych pieniędzy w ogóle zauważą braki napisu i przekonałem się, że mimo szczegółowych oględzin przez doskonale znających język rosyjski, nie powzięły one najmniejszych wątpliwości co do autentyczności monet. Tym mniej mógł to spostrzec prosty wieśniak, którego oczy nie są przyzwyczajone do tak bacznej obserwacji.

Fałszerz przeto psychologicznie prawidłowo spekułował, że kupujący pieniądze bardziej biorą pod uwagę znaną im wielkość monety i co najwyżej jeszcze cyfrę „10“, ale mało kto bardziej szczegółowo ogląda pieniądze. Złoto jest po wierzchu prawdziwe, a wielkość i pozostały obraz także się zgadzają.

Lecz nie dość na tym; przy oferowaniu fałszywych pieniędzy posuwają fałszerze swą ostrożność jeszcze dalej: Autentyczne złote monety mają brzeg całkiem gładko oszlifowany, srebrne monety natomiast były ząbkowane. Aby także tutaj autentyczność zatrzeć, szlifują gładko ząbkowany brzeg srebrnych monet przed ich pozłoceniem. Jak widać, pod każdym względem fachowa robota.

Do dziś nie udało się natrafić na ślad fałszerzy. Po pierwsze były tylko odosobnione wypadki przychwycenia fałszywych monet w różnych okolicach kraju, po drugie pieniądze te po wiele razy przechodziły z rąk do rąk na jarmarkach i w różnych okolicznościach, tak że wydaje niemożliwe wykrycie ich wytwórców. Jest naturalnie wielce prawdopodobne, że znajdują się oni w ogóle nie w Estonii, lecz w którymś z sąsiadujących państw.

Mgr F. Wittlich,
kierownik Instytutu
Ekspertyz Sądowych
w Tallinie, Estonia

Przełożył z niemieckiego *H. D.*

PRZEGLĄD PISM POLSKICH

CZASOPISMO SĘDZIOWSKIE

Nr 2/39.

K. Sobolewski: *Przepisy o prowadzeniu metryk stanu cywilnego.* Nadarzające się obecnie często sprawy o fałszowanie wpisów do ksiąg metrykalnych, względnie o wydawanie niezgodnych z zapisami metrykalnymi wyciągów, skłoniły autora do zebrania i systematycznego opracowania materiałów dotyczących prowadzenia metryk stanu cywilnego.

Przepisy te są rozrzucone w najrozmaitszych uniwersałach, dekretach nadwornych, rozporządzeniach gubernialnych, instrukcjach duszpasterskich i rozporządzeniach oraz reskryptach Ministr. Spraw Wewnętrz. Autor przede wszystkim opracował przepisy dotyczące województw południowych Polski, ale jednocześnie uwzględnił — chociaż ogólnikowo — i pozostałe dzielnice. Zaletą pracy jest, iż wskazano w niej i zebrano materiały ze źródeł nie zawsze dostatecznie znanych.

W przedmiocie prostowania skażonej pisowni nazwiska należy wskazać na okólnik Min. Spraw Wewnętrz. nr 78 z dn. 8.X 1936 r. (N. A. C. 26 a, 20.3), który gruntownie to zagadnienie omawia.

WSPÓŁCZESNA MYŚL PRAWNICZA

Nr 3/39.

St. Szwedowski: *O właściwe drogi penitencjaryzmu.* Po przedstawieniu w najogólniejszych zarysach obecnego stanu naszego systemu penitencjarnego i zilustrowaniu go najnowszymi danymi statystycznymi, wysunięte zostały pewne aktualne postulaty. Zważywszy, że przestępczość jest wykwitem stosunków społecznych, podniesiono w pracy postulat zorganizowania nadzoru sędziowskiego przy wykonaniu kar, jak również rozszerzenie pojemności więzień, a to wobec znacznego przyrostu ludności, tudzież selekcji więźniów oraz konieczności konsekwentnego stosowania regulaminu więziennego. Jako najważniejszy czynnik podnoszący przestępcę wysunięto pracę, która z uwagi na stan fizyczny i intelektualny ogółu przestępców winna być najprostsza, a nawet ciężka. Wreszcie artykuł kończy się opinią, że zwalczanie przestępczości, zwłaszcza na odcinku prewencyjnym, winno zamykać się nie tylko w ramach resortu Ministerstwa Sprawiedliwości, ale być troską i innych resortów, jak obrona kraju nie jest tylko zamknięta w ramach usiłowań Min. Spraw Wojskowych.

Zb. Brosz: *Wyższa konieczność i obrona konieczna w kodeksie karnym.* Przepisy art. 21 i 22 k. k. zostały wnikliwie zanalizowane przez autora, przy czym szereg jego tez opiera się na orzecznictwie Sądu Najwyższego, aczkolwiek wyraźnie w pracy nie powołanym. Dokładniej rozważano kwestię przekroczenia obrony koniecznej, która wielokrotnie w praktyce nasuwa dużo wątpliwości i interpretacja przepisów zależna jest od ogólnych poglądów na istotę obrony jako prawa osobistego jednostki.

Nr 5/39.

T. Semadeni: *W walce o typ współczesnego sędziego karnego.* Pełne prawdy jest twierdzenie, że nie prawo, ale raczej człowiek je stosujący reguluje stosunki społeczne oraz strzeże ładu prawnego, Jaki będzie ten, kto kodeks karny stosuje, nie jest obojętne dla bezpieczeństwa powszechnego.

Zdaniem autora, któremu nie obce są sprawy personalne w Min. Sprawiedl. sędzia prowadzący sprawy karne nie tylko musi posiadać znajomość ustawodawstwa, ale nadto winien się odznaczać szczególnymi właściwościami psychicznymi. Przede wszystkim winien on baczyć, iż prawo karne nie jest samo dla siebie

celem, ale jest właśnie środkiem w walce z przestępczością. Sędzia karny winien się kierować przede wszystkim słusznością i nie wymierzać sprawiedliwości abstrakcyjnej, ale sprawiedliwość wypływającą z ustaw, których celem jest strzeżenie ładu prawnego oraz bezpieczeństwa Państwa. Kara ma być nie tylko odpłatą, ale ma wymóc poprawę skazanego oraz służyć odstraszeniu innych przed popełnianiem przestępstw.

Odstraszenie innych czyli prewencja generalna przy wymiarze kary znalazła poparcie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, ale nie godzą się z nią niektórzy teoretycy, nawet współtwórcy naszego kodeksu karnego.

GŁOS SĄDOWNICTWA

Nr 4/39.

Dr A. Berger: *Cel i wymiar kary.* Autor w ścisłym wywodzie przedstawia ewolucję poglądów na cele kary, poczynając od Beccaria, twórcy tzw. szkoły klasycznej w drugiej połowie XVIII wieku, aż po czasy obecne, zwłaszcza w świetle motywów ustawodawczych do kodeksu karnego. Z tych motywów, jak i z poszczególnych przepisów wynikają cele kary: a) sprawiedliwej odpłaty, b) prewencji ogólnej i c) prewencji szczególnej (odstraszenie przestępcy i jego poprawa). W tych ramach mieścić się ma i kształtować wymiar kary. Dla jego trafności konieczne jest poznanie dokładne stanu osobowego przestępcy oraz ujednostajnienie dziś bardzo rozbieżnego sędziowskiego wymiaru kary.

Zauważyć trzeba, że osiągnięciu słusznie przez autora stawianych wskazań leży na przeszkodzie indywidualizm sędziów, będący cechą polskiego charakteru.

R. Jabłoński: *Konieczność wprowadzenia rejestracji recydywy* Zabierający wielokrotnie głos w sprawach rejestracji przestępczości autor tym razem wysuwa myśl rejestracji recydywy, zwłaszcza przez notowanie w rejestrze karnym czy i kiedy oskarżony karę odbył.

Wprowadzenie rejestracji recydywy można by połączyć z obecnym aparatem rejestrowym, z tym że zawiadomienia do rejestru kierowaliby naczelnicy więzień przy zwalnianiu skazanego, względnie w niektórych wypadkach prokuratury, gdy drobne kary aresztu wykonywano w aresztach gminnych.

Obserwując z praktyki, że przestępcy rekrutują się przeważnie z jednych i tych samych osób, słuszne jest zaprowadzenie uzupełnienia rejestru skazanych przez rejestrację recydywy.

GŁOS PRAWNIKÓW ŚLĄSKICH

Nr 2/39.

Dr L. Frendl: *Rola i uprawnienia pokrzywdzonego w procesie karnym.* Pokrzywdzony jest osobą szczególnie braną dzisiaj pod uwagę w dyskusjach nad sytuacją oskarżonego, tudzież interes pokrzywdzonego jest przeciwstawiany zakusom czułostkowej opieki nad oskarżonym. W najobszerniejszym pojęciu do grona pokrzywdzonych zalicza się i państwo jako rzecznik interesu publicznego; zważywszy jednak, że państwo samo jest twórcą ustawy i ono dobra swe chroni przez ściganie z oskarżenia publicznego, przeto pokrzywdzonym w rozumieniu proceduralnym państwo nie jest.

Art. 62 k. p. k. określa ogólnikowo pokrzywdzonego, a art. 62—66 k. p. k. omawiają kwestię zastępstwa pokrzywdzonego. Autor przedstawia szczegółowo uprawnienie pokrzywdzonego przed sądem grodzkim i okręgowym, zauważając, że pokrzywdzony w postępowaniu szczególnym, jak np. w sprawach przeciwko nieletnim oraz w postępowaniu nakazowym — nie występuje.

Pokrewieństwo roli pokrzywdzonego jako zastępcy oskarżyciela publicznego z oskarżycielem prywatnym lub też z powodem cywilnym dają szerokie pole popisu do wywodów autora, zwłaszcza w związku z ostatnią nowelą k. p. k. z listopada 1938 r.

Dr Frendl w końcowym wywodzie stwierdza, że rola pokrzywdzonego nie została ostatecznie w k. p. k. ukształtowana. Zwłaszcza wielokrotne nowele nie uchroniły postanowień o pokrzywdzonym od pewnych błędów, zwłaszcza postanowienie art. 498 k. p k. ustalające, że cofnięcie przez pokrzywdzonego apelacji na rozprawie wiąże sąd, winno być uchylone, natomiast należałoby wzmocnić rolę pokrzywdzonego przez danie mu prawa wnoszenia środków odwoławczych co do winy oskarżonego.

St. Szwedowski: *Wzrost przestępczości a prawno-karne środki zaradcze.* W związku z IV Zjazdem Prawników, który ma się odbyć w początku września bieżącego roku w Gdyni, Głos PrawnikówŚlą-

skich ogłosił konkurs na tematy zjazdowe. Praca pod powyższym tytułem, jak i praca dr Frendla o roli i uprawnieniach pokrzywdzonego w procesie karnym, zostały nagrodzone i zarówno ta, jak i inne konkursowe, przesłane jako materiały do Biura Głównego Stałej Delegacji Zrzeszeń i Instytucji Prawniczych R. P. w Warszawie W ten sposób rozpoczęły się właściwie debaty nad tematami obranymi na IV Zjazd Prawników.

Z pierwszej części omawianej pracy charakterystyczne są spostrzeżenia ogólne, że a) przestępczość w latach 1924—1933 wzrastała stale, zwłaszcza w ostatnich latach bardzo gwałtownie, b) przestępczość w latach 1933—1937 (włącznie) wskazuje t y l k o liczbową stabilizację, c) hamulcami wzrostu przestępczości były: poprawa koniunktury gospodarczej oraz represja karna, d) wysoki liczbowo poziom przestępczości mimo wspomnianych hamulców świadczy o stałym jej wzroście, e) przyczynami wzrostu przestępczości są: szczupłość popytu pracy, wzrost młodego pokolenia w poważnej bardzo ilości, niedostateczna obsada i niewłaściwe wykorzystanie policji, przeciążenie sądów, niewłaściwy system penitencjarny, niski stan kulturalny mas.

W drugiej części pracy omówiono prawno-karne środki zaradcze, zwłaszcza postulat ujednolicenia polityki karnej, cel kary, instytucje warunkowego skazania i warunkowego zwolnienia itp.

Poruszane zagadnienia zilustrowano siedmioma tablicami statystycznymi.

S. S.

PRZEGLĄD ZAGRANICZNYCH PISM POLICYJNYCH

MONATSSCHRIFT FÜR KRIMINALBIOLOGIE UND STRAFRECHTSREFORM.

29. Jahrgang, Heft 1, Januar 1938.

Dr. med. hab. Friedrich Stumpfl: *Verbrechen und Vererbung.* Celem artykułu jest danie poglądu na dotychczasowy stan badań zagadnienia przestępczości i dziedziczności. W dziale dyskusyjnym (Sprechsaal) Dr Hans Mayr podaje swoje doświadczenia i wnioski w sprawie umieszczania przestępców w zakładach zabezpieczających (Sicherungsanstalt). Autor, jako naczelnik więzienia i zakładu zabezp. w Straubing, mając możność obserwowania i badania więźniów, dochodzi do wniosku, że resocjalizacja jest tylko możliwa przez umieszczenie zwolnionego z zakładu w rolnictwie lub przemyśle budowlanym, że zmniejszenie się przestępczości w Niemczech niezawodnie należy przypisać umieszczaniu przestępców po odbyciu kary więziennej jeszcze w takich zakładach oraz że niebezpieczni przestępcy nałogowi winni być w zakładach umieszczani na stałe. Prof. Dr Rudolf Sieverts omawia sprawę reorganizacji odbywania kary przez młodocianych.

Heft 2. Ferbraur 1938

Prof. dr F. v. Neureiter: *Der krominalbiologische Dienst in Deutschland.* Autor podaje na wstępie treść dwu rozporządzeń ministra sprawiedliwości Rzeszy z 30.XI 1937 r. o wprowadzeniu badań kryminalno-biologicznych. Badaniom mają podlegać skazani:1) którzy przy przyjęciu do więzienia nie ukończyli 25 lat i odbywają karę bądź to jako młodociani, bądź mają odbywać co najmniej 6 miesięcy kary pozbawienia wolności, 2) którzy są starsi i mają co najmniej odbywać karę 3 lat pozbawienia wolności, 3) co do których sąd postanowił umieszczenie w zakładzie zabezpieczającym i poprawczym lub kastrację, 4) wszyscy inni, których zbadanie kryminalno-biologiczne ze szczególnych względów jest pożądane. W dziale wypadków dr Albert Hellwig omawia sprawę zabójstwa pod wpływem wróżb z kart. W dziale dyskusyjnym dr Richard Busch podaje uwagi do reorganizacji postępowania karnego; dr Ottokar Tesar krytykuje dzieło uczonego szwedzkiego Andersena Wilhelma Lundstedta p. t. „Die Unwissenschaftlichkeit der Rechtswissenschaft".

Heft 3, März 1938

Dr Elsa Hennings: *Strafen in den hamburgischen Rechten des 15 und 16 Jahrhunderts.* Rozprawa o karach w prawodawstwie hamburskim 15 i 16 wieku. W dziale wypadków dr Gustaw Donalies opisuje p. t. *„Entmannung eines gefährlichen „Gewohnheitsverbrechers"* rezultat ekspertyzy kryminalno-biologicznej, stwierdzający, że rzekomy przestępca nałogowy jest raczej przestępcą okolicznościowym.

Heft 4, April 1938.

Dr E. Roesner: *Mörder und ihre Opfer.* Obszerna praca o zabójcach i ich ofiarach. W niniejszym zeszycie omawiane są zasady statystyki zabójstw, osobowość i środowisko zabójców, ich obciążenie dziedziczne oraz sposób wykonywania zabójstw, szczególnie technika zabójstwa (miejsce czynu — sposoby — narzędzia). W dziale dyskusyjnym prokurator dr Knögel podaje swoje uwagi w sprawie nadzoru i wyszkolenia asesorów sądowych i referendarzy prokuratorskich. Prof. dr Graf zu Dohna: *Der Grundgedanke bei der Verschärfung der Diebstahlsstrafen* (Myśl podstawowa przy zaostrzaniu kary za kradzież).

Heft 5, Mai 1938.

Dr E. Roesner: *Mörder und ihre Opfer.* Zakończenie artykułu z numeru

poprzedniego. Poszczególne działy dotyczą czasu dokonania zabójstwa, motywów, stosunków osobistych i społecznych ofiar, stosunków ofiar do sprawców, zachowania się zabójców po dokonaniu czynu oraz wykonania kary śmierci względnie zmiany jej w drodze łaski. Dział dyskusyjny: dr Otto Seibert: *Gesetzliche Unfruchtbarmachung erbkranker Krimineller und Verschwiegenheit.* Autor uważa, że dyskrecja w wypadkach kastracji dziedzicznie chorych przestępców nie jest wskazana, a dokonanie zabiegu winno być zanotowane na karcie karnej, gdyż mogą się zdarzyć wypadki symulacji i dyssymulacji.

Heft 6, Juni 1938.

Dr med. Georg Schwab: *Zur Biologie des Inzests.* Przedmiotem badań jest przestępstwo kazirodztwa między ojcem a córką. Według danych autora 82% przestępców pochodziło z rodzin z licznymi dziećmi, 15% było pochodzenia nieślubnego. Kazirodztwo jest zjawiskiem degeneracji; uwarunkowane ono jest czasowym lub stałym wzrostem popędu płciowego tak u ojca, jak i córki. Na dojście do stosunku kazirodczego wpływają również takie okoliczności, jak choroba lub śmierć żony, mieszkanie w jednej izbie, widok obnażonej córki itp. W dziale dyskusyjnym prof. dr med. Hans W. Gruble daje przegląd danych z geografii przestępczości na podstawie prac różnych autorów.

DIE DEUTSCHE POLIZEI. Herausgegeben im Auftrage des Reichsführers S. S. u. Chefs der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern.

6. Jahrgang, Nr 11-24, 1938.

Guido Geissler: *Die Mitwirkung der Polizei bei der Wehrhaftmachung des Deutschen Volkes.* Udział policji w nadzorze nad wykonywaniem powinności wojskowej. Major der Schutzpolizei Stüber: *Taktische Grundbegriffe.* Podstawowe zasady taktyki: zasady ogólne—marsz—rozpoznanie (nr 12). Hptm. der Schutzpolizei Merck: *Die Zuständigkeit der ordentlichen Polizei auf dem Gebiete der Bahnanlagen.* Właściwość policji ogólnej na terenie kolejowym (nr 13). Major der Schutzpolizei; Hans Müller: *Die Carabinieri Italiens.* Dane o organizacji karabinierów włoskich (nr 15). Dr B. Siegmund: *Die Feststellung von Alkohol im Blut bei Leichen.* Badanie krwi ze zwłok na zawartość alkoholu posiada taką samą wartość dowodową, jak badanie krwi u człowieka żywego, o ile krew była należycie i zawczasu pobrana (nr 16). Hptm. d. Schutzpolizei Ernest Schultze: *Die Kampfmarschordnung.* Marsz bojowy (nr 17). Major d. Schutzpolizei Wöhrmann: *Der Polizeimeister und der Polizeiobermeister — Anwärter — Lehrgang.* Omówienie programu szkolenia mistrzów i nadmistrzów policji. Autor szczególnie podkreśla konieczność przygotowywania służbowego i własnego (nr 20). Major d. Schutzpolizei Stüber: *Taktische Grundbegriffe.* C. d. — odparcie ataku (nr 23). Hptm. d. Schutzpolizei Burkhard: *Die Kampfmarschordnung.* Marsz bojowy (nr 24).

K. P.

DIE POLIZEI.

Nr 21. 5.X 38.

Dr Gnodtke: *Die Tierhalterhaftung im polizeilichen Dienstbetrieb* (odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez zwierzęta używane w służbie policyjnej). Rozważania na temat odpowiedzialności policji za konia, który spowodował szkodę wskutek swej natury lub też wskutek siły zewnętrznej, jak np. napieranie tłumów. To samo co do odpowiedzialności za psa służbowego. Dr Scheer: *Das preussische Polizeiverwaltungsgesetz* (pruskie prawo administracyjne policji). Ciąg dalszy. Systematyczne przedstawienie prawa administracyjnego podług współczesnej nauki. Sekr. Vokmer: *Der Nachrichtenaustausch nach der Reichsmeldeordnung bei „doppelter Wohnung"* (wymiana informacji podług rozporządzenia o meldunkach w wypadku „podwójnego zamieszkania"). Chodzi o wymianę powiadomienia o poprzednim zamieszkaniu, względnie o zameldowanie w nowym miejscu przed odejściem ze starego miejsca zamieszkania. W. Beuss: *Die Genehmigung von Kabinenlosen Filmvorführungen* (zezwolenie na nakręcanie filmu bez kabiny). Określono tu specjalne wymagania i poszczególne typy aparatów projekcyjnych.

Nr 22. 20.XI 38.

Dr Pencker: *Die Rechnungsprüfung in der Polizei* (egzamin z rachunkowości w policji). O ustawie i przepisach wykonawczych omawiających składanie egzaminu na rachmistrzów policji wobec nowej rachunkowości, obowiązującej od 1.IV 1937 r. E. Wentorp, insp.:

„Öffentliche" oder „Geschlossene" Veranstaltungen (otwarte albo zamknięte imprezy). O stosunku policji do przygotowań imprezy i określenie pojęcia „publiczna" i „zamknięta" impreza. P. E n t e r l e i n: *Schätzung und Versteigerungserlose* (ocena przedmiotów a wpływy z licytacji). O oszacowaniu i podaniu wartości rynkowej i minimalnej, jaką można osiągnąć z licytacji, oraz o skutkach omyłkowej oceny wartości przedmiotu. D a n i e l, r.: *Die Stellung der Juden in Staat und Wirtschaft* (stanowisko Żydów w państwie i w gospodarce; przegląd ustawodawstwa narod.-socjalist. o rasie). Ciąg dalszy: zgłoszenie majątku przez Żydów, pojęcie żydowskiego prowadzenia przedsiębiorstwa przemysłowego. *Verkehrswesen* (ruch kołowy). Na skrzyżowaniach ulic, gdzie zdarzyło się już kilka katastrof, umieszcza się tablicę z napisem: „Stój!" a na jezdni kreśli się czerwoną przerywaną linię. Przy tej linii każdy pojazd czy pojedynczy, czy w kolumnie idący, musi się zatrzymać i dopiero według prawa pierwszeństwa może w dalszą ruszyć drogę. D r F. W. K i e l i n g: *Die Durchsuchung von Räumen nach einem Täter und nach gestohlenen Sachen* (rewizja pomieszczeń w poszukiwaniu za sprawcą i za skradzionymi przedmiotami). Poszukiwania osób i rzeczy wymagają bystrości i systematycznego przeglądania miejsca za miejscem. Nie należy zapominać o drzwiach, za którymi sprawca lubi się chować, o szafach, łóżkach, balkonach i oknach. Niektóre przedmioty można schować wszędzie: w klatce, poduszce, futrynie, pod deską okna, w lampie itp., stąd systematyczne przeszukiwanie zakamarków jest nieodzowne. Po udanej rewizji należy spisać przedmioty oraz olakować je po zapakowaniu. Na żądanie należy wydać potwierdzenie ze spisem. *Bohrspuren* (ślady świdrów). W czasopiśmie „Archiw für Kriminologie". Tom 102, str. 97. Bellavic ogłosił artykuł z 8 odbitkami o odróżnianiu i rozpoznaniu śladów świdrów: ślimakowego, centralnego i spiralnego. Najtrudniej rozpoznać ślady świdra spiralnego.

Nr 24. 20.XII 1938

D r K. S c h ä f e r: *Die Verordnung über die Polizeiverordnungen der Reichsminister vom 14.XI 38* (rozporządzenie o rozporządzeniach policyjnych ministrów Rzeszy z 14.XI 38). Dawny system powodował, że to, co mogło być powiedziane w jednym rozporządzeniu, musiało być wyrażone aż w 17. Obecnie ustalono, że choć każdy minister we własnym zakresie może wydawać zarządzenia policyjne, to jednak musi się wpierw porozumieć z ministrem spraw wewn. *Das Verhältnis des Polizeibeamten zur Partei im neuen Beamtenrecht* (stosunek urzędnika policji do partii podług nowego prawa urzędniczego). Omówienie wzajemnego stosunku partii i urzędników w świetle najważniejszych rozporządzeń kanclerskich, szczególnie przy postępowaniu karnym. *Polizeiliche Pressenachrichten vor 130 Jahren* (policyjne wiadomości prasowe sprzed 130 laty. Wychodzące w Berlinie w roku 1810/11 pismo „Berliner Abendblatter" podawało informacje policyjne o podpaleniach, oszustwach, kradzieżach, nieszczęśliwych wypadkach i to nie tylko z Berlina, ale z całych Prus. Była to więc pewnego rodzaju gazeta śledcza. *Aus dem Verkehrswesen* (z zagadnień ruchu kołowego). Wypuszczenie powietrza z pneumatyku może nastąpić w drodze kary za niespełnienie przepisów o wymijaniu, jeździe prawą stroną, ścinaniu krzywizn, szybkości niedozwolonej, prześcignięciach. Zatrzymanie czasowe lub stałe prawa jazdy — to dalsza kara. Organa policyjne winny przekraczających przepisy pouczyć o właściwym zachowaniu się na drogach, a następnie stosować kary. D r H. N e u p e r t: *Die Untersagung der beruflichen Verwendung von Tieren durch Verwaltungsbehörden.* Władze administracyjne uprawnione są do wydania zakazu zawodowego używania zwierząt. Dręczenie zwierząt używanych w danej gałęzi przemysłu pociąga za sobą kary. Prawo ochrony zwierząt nakłada wyższe kary za powtórne gnębienie zwierzęcia. Celowość wymaga odbycia kary bezpośredno po wyroku.

J. J.

F. B. I. LAW ENFORCEMENT BULLETIN.

Nr 2. I.II 1939.

Przedmowa. Prokurator generalny U. S. A. F r a n k M u r p h y zaznacza w niej, że rosnące wciąż skomplikowanie współczesnego życia nakłada na funkcjonoriuszów służby bezpieczeństwa coraz większą odpowiedzialność. Wzywając ich, by byli nieustępliwymi wrogami przestępstwa, równocześnie podkreśla, że wola przezwyciężenia napotykanych przeszkód jest jednym z największych aktywów tak każdej indywidualności jak i organizacji. — E r n e s t W. B r o w n: *The juvenile program as sponsored by The Metropolitan Police Departament of Wa-*

shington, D. C. (Zwalczanie przestępczości nieletnich przez policję metropolitalną Waszyngtonu) Zagadnienie przestępczości śród młodzieży jest jednym z problemów, któremu policje wszystkich stanów poświęcają wiele uwagi. Autor artykułu utrzymywał kontakt z chłopcami ulicy, przy czym miał nieraz sposobność zauważyć, jak uciekali na widok zbliżającego się umundurowanego policjanta — i to nie dlatego, by popełnili coś takiego, co by usprawiedliwiało tę ucieczkę, lecz jedynie powodowani jakimś dziwnym lękiem. Niezawodnie chłopcy ci nie mogli zdobyć się na właściwą ocenę roli policjanta, nikt bowiem nie wskazał im, że policjant nie jest ich wrogiem, lecz raczej starszym bratem, do którego w każdej potrzebie jak do przyjaciela z ufnością mogą się zwrócić o pomoc i radę. A takich nieuświadomionych, niewychowanych, bez opieki, pozostawionych wyłącznie sobie chłopców jest ogromnie dużo. Jakżeż często z nich też następnie rekrutuje się armia przestępców. Stwierdziwszy ten stan rzeczy, autor wystąpił z inicjatywą zorganizowania przy urzędach policyjnych w Waszyngtonie klubów, do których by byli przyjmowani chłopcy, zwłaszcza ubodzy i pozostający bez opieki. Klubom tym zostały nakreślone następujące zadania: zwracanie uwagi na poprawny i przyzwoity język chłopców, wdrażanie ich do czystości obyczajów, uprawianie przez nich odpowiednich sportów, wychowanie obywatelskie, nauka podstawowych zasad prawa, a poza tym zaś pobudzanie zainteresowania obywateli problemem młodzieży. Pierwszy klub chłopców został otwarty 22.II 1934 r., drugi zaś już w cztery miesiące później w innej dzielnicy miasta, a następnie trzeci; w 1937 r., otwarto dwa dalsze kluby, z których jeden wyłącznie dla chłopców kolorowych. Członkami wspomnianych pięciu klubów jest 10.700 chłopców. Kluby spotkały się z życzliwym przyjęciem obywateli, którzy wspomagają je finansowo, a poza tym szereg osób bezinteresownie poświęca chłopcom swój wolny czas i umiejętności. Chłopcy mają też zapewnioną pomoc lekarską i dentystyczną. Lato spędzają na obozie w 200 - osobowych grupach. Na obóz został nabyty teren wielkości 168 akrów, na którym wzniesiono odpowiednie budynki, mieszczące sale sypialniane, stołownię, salę reakcyjną, klinikę, szwalnię oraz dział administracyjny. Tak w klubach jak i na obozie chłopcy są stale pod opieką wyszkolonych przewodników. O pozytywnej działalności klubów świadczą cyfry, dotyczące liczby aresztowanych w ciągu ostatnich 5 lat młodzieńców w dystrykcie Columbia: 1933 — 354, 1934 — 310, 1935 — 215, 1936 — 167, 1937 — 92. — J. Edgar Hoover: *Physical science in the crime detection laboratory.* (Nauka na usługach kryminalistyki). W końcu 1937 r. policja jednego ze stanów nadesłała do laboratorium Federalnego Biura Śledczego scyzoryk i część sznura telefonicznego, wyjaśniając, że sznur został odcięty przez złodzieja na miejscu kradzieży, który w ten sposób chciał utrudnić szybkie zawiadomienie policji o przestępstwie, scyzoryk natomiast znaleziono u aresztowanego, podejrzanego o dokonanie wspomnianej kradzieży. Zainteresowany departament policji prosił o ustalenie czy sznur mógł być odcięty załączonym scyzorykiem. Kiedy wzięto scyzoryk pod mikroskop, wówczas z całą wyrazistością spostrzeżono na ostrzu jego drobne źdźbła koloru bronzowego, których wielkość uniemożliwiała ich oddzielenie celem dokonania zwykłej analizy chemicznej. Przeprowadzona wówczas analiza spektralna ostrza wyjawiła na nim obecność dwu pierwiastków chemicznych, mianowicie miedzi i cyny, które jednak nie stanowiły składników samego ostrza. Z kolei dokonano analizy spektralnej sznura telefonicznego, która wykazała, że miedź i cyna były zasadniczymi składnikami oddzielnych przewodników. Rezultat powyższych badań, świadczący, że zakwestionowany scyzoryk mógł służyć do odcięcia sznura telefonicznego, jak również inne dowody zebrane w czasie dochodzenia, doprowadziły do skazania podejrzanego o dokonanie kradzieży na kilkuletnie więzienie. Opisany wypadek dostatecznie świadczy o wyjątkowej wartości współczesnych metod naukowych w dziedzinie walki z przestępczością. Z kolei autor pokrótce omawia przydatność dla celów śledczych promieni X, przy czym podkreśla ich szczególną wartość, gdy chodzi o zbadanie paczek, podejrzanych o zawieranie materiałów wybuchowych. Następnie przechodzi do fluorescencji i promieni ultrafioletowych, podnosząc użyteczność tych ostatnich w wypadku badania podejrzanych dokumentów; dokumenty te w normalnym oświetlaniu nie budzą zazwyczaj żadnych zastrzeżeń, poddane zaś działaniu promieni ultrafioletowych bezapelacyjnie zdradzają ukrytą treść czy też miejsca, na których za pomocą procesów chemicznych lub fizycznych został wywabiony pierwotny tekst. Poważne również ma znaczenie petrografia (nauka o badaniu skał), która pozwala rozwiązać niejedną zagadkę śledczą, szczególną zaś rolę

spełnia mikroskop, zwłaszcza gdy chodzi o identyfikację broni palnej. Omówiwszy wreszcie znaczenie i zdolność przenikania przez substancje ciemne promieni infraczerwonych, autor w zakończeniu podnosi rolę radia jako wyjątkowego czynnika łączności między organizacjami policyjnymi. A. A. L e w i s: *The crime meter* (Miernik przestępczości). Na froncie budynku policyjnego m. Wichita, Kausas, w dwu szeregach zostało umieszczonych po 8 cyferblatów, których wskazówki na oznaczenie godzin są czerwone, minut zaś — czarne. Każdy cyferblat dotyczy innego rodzaju przestępstwa, przy czym w górnym szeregu wskazówka czerwona uwidacznia wypadki z rb., czarna zaś z tego samego okresu r. ubiegłego. Wskazówki w tym szeregu nastawiane są każdego dnia. Cyferblaty natomiast umieszczone w dolnym szeregu odnoszą się do tych samych przestępstw, lecz dotyczą wypadków wykrytych; w tym szeregu wskazówki nastawiane są raz na miesiąc. Poza tym poniżej umieszczone są obok siebie dwa cyferblaty, z których pierwszy uwidocznia liczbę wypadków samochodowych, a drugi ilość ofiar w ludziach. Wreszcie w lewym rogu u dołu w postaci prostokątnych słupków przedstawiono liczbę kradzieży samochodów oraz napadów rabunkowych, począwszy od 1930 r., w prawym zaś procent ważniejszych przestępstw wykrytych dla m. Wichita w porównaniu z przeciętną dla całego państwa. Opisany miernik ma informować społeczeństwo o natężeniu przestępczości na terenie m. Wichita i wynikach pracy policji, policjantów zaś pobudzać do wytężonej akcji w zwalczaniu przestępczości.

ter

REVISITA DE LA POLICIA COLUMBIA

Nr 136. VIII.1937. R. 26.

Organizacja policji. Szwadron policji konnej — wywiad z komendantem oddziału majorem E d w. C u e v a s. Oddział powstał w r. 1933. Wówczas było 40 policjantów „konnych". W 1934 r. zakupiono konie w Chile i krajowe. Dzisiaj oddział liczy 150 jeźdźców, choć nie wszyscy mają konie. Służbę pełnią na skrajnych obwodach miasta i na prowincji. Dzięki policji konnej udało się zażegnać niejedną bójkę wyborczą i rewoltę strajkową. W Quindio wytępili konni bandytów, w Fusagasuga zapobiegli rozruchom rolnym. Na wschodnich granicach powstanie konna policja wiejska. Obecnie zabiega mjr. Cuevas o nowe koszary, mogące pomieścić 200 jeźdźców. G. G u z m a n G r a z t: *La policia de Columbia a travec de su historia.* (Policja Kolumbii w ciągu swej historii). Ciąg dalszy. W roku 1890 stolica republiki Columbia miała już korpus policji, mający czuwać nad bezpieczeństwem miasta podczas nocy. Kongres narodowy uchwałą z 23 października 1890 zjednoczył różne korpusy organizacji bezpieczeństwa w jedną policję państwową i koszty utrzymania włączył do budżetu na lata 1891/92. W r. 1891 pod dyrekcją Juana-Marc. Giliberta, byłego prefekta policji w Paryżu, rozpoczęła się praca organizowania policji kolumbijskiej. Gilibert złożył później godność komendanta głównego, a objął funkcję inspektora gł. policji. Zmarł w 1923. Po nim 36 razy zmieniali się dyrektorzy policji. Obecnie głównym dyrektorem policji jest Alfredo Navia. Każdy dołożył starań do usprawnienia i wyposażenia policji. P. N. C a r v a j a l: *Policia administrativa.* Policja porządkowa ma zachować porządek publiczny w jego trzech składnikach istotnych: spokój, bezpieczeństwo i zdrowotność. Sposób zachowania tego porządku jest prewencyjny lub represyjny. Uprawnienia policji w tym kierunku są tak różne, jak różne są objawy codziennego życia. J o r g e E. F o r e r o R.: *Colaboracion de la Prefectura National de Seguridad* (współpraca prefektury państwowego bezpieczeństwa). O kradzieży ubrań i przedmiotów z domu. Są specjaliści do różnych kradzieży, a więc: domowi, włamywacze, włóczędzy, kieszonkowcy. Niejedna pani zamknie drzwi na noc, ale nie przekona się czy dobrze zamknęła i czy schowek z pieniędzmi i kosztownościami zabezpieczony. Głównie należy zwracać uwagę na służbę i na obcych ludzi przybywających do domu. — *Jak wykryto klasztor św. Moniki.* Opowiadanie dyżurnego. Wywiadowca opowiada, jak w Puebla znaleziono u Anglika naczynia kościelne ze złota nabyte w antykwariacie celem wywiezienia do Kanady. W poszukiwaniu za skarbami natrafiono zupełnie przypadkowo na podziemny kurytarz wiodący do klasztoru św. Moniki. Siostry, które tam przebywały od 40 lat i nie znały wcale miasta, przyznały, że sprzedawały artystyczne wyroby, ale własne — celem utrzymania się przy życiu. Siostry musiały opuścić klasztor. Przecie to Meksyk i od 1933 r. skasowane były zakony. Z o i l o E n r. E s c a l l ó n: *La cuadrilla Russi* (banda Russi'go). Ciąg dalszy. Przewód sądowy i rozprawa sądu z wyrokiem skazującym na śmierć zabójców Manuela Ferro i bandę Józefa Rajmunda Russi, adwokata i herszta bandy. S o d e r-

man i O'Connell: *Moderna investigacion criminalista* (nowoczesne badanie kryminalne). Omówienie dotyczy trzech zasadniczych spraw: rozpoznanie osób żywych i umarłych, postępowanie przy śledztwie w sprawie przestępstw i zbrodni, wreszcie środki naukowe użyte jako pomoce śledcze. Każde śledztwo zaczyna się na miejscu czynu, gdzie też zbiera się dowody rzeczowe. — Policja kolumbijska liczy obecnie 3.208 posterunkowych, 174 podsierżantów, 188 kaprali i pewną nieokreśloną bliżej ilość chorążych. Prócz tego 3 komendantów (pułkowników) i 20 majorów, 23 kapitanów, 19 poruczników i 51 podporuczników. Osoby werbuje się w drodze konkursu, celem lepszego doboru.

J. F.

BEZPECNOSTNI SLUZBA:
Nr. 9. 11.X 38. R. VIII.

Lad. Moravec: *Obrana proti zlocinu (obrona przed przestępstwem).* Ciąg dalszy. Złodzieje kradnący towar z wozów mają w mieście dużo okazji i łapią co wpadnie w rękę, zanim woźnica się spostrzeże. To samo na drogach dojazdowych. Złodzieje rowerów nie liczą się z okolicznością, że dla rzemieślnika utrata roweru jest ciężką stratą. Rada: uważać na wehikuł! Złodzieje ubraniowi zaczynają robotę pod jesień, gdy jest popyt na płaszcze. W kawiarni, restauracji, sali wykładowej, holu zakładów jest dość sposobności do zamiany płaszcza. Oszustwa. Złodziej ma swój wypróbowany sposób, ale brak mu fantazji, jaką musi posiadać i wysilić oszust. Oszust działa bezpośrednio, wytężając spryt, wymowę i postawę, żeby przekonać upatrzoną ofiarę. Musi być aktorem i psychologiem. Wykorzystanie w mig sposobności jest miarodajne dla pomyślnego wyniku. Przeważnie ofiarą padają kobiety, jak i naiwni. Inż. Bohuslav Benes: *Prava o popravovani k smrti odsouzenych osob elektrickym proudem.* (Prawda o przeprowadzeniu egzekucji przy pomocy prądu elektrycznego). W grudniu 1750 r. niemiecki fizyk Doppelmayer, robiąc doświadczenia z wielką baterią lejdejskich butelek, zbliżył się nieostrożnie do przyrządu i porażony prądem zginął jako pierwszy człowiek od sztucznego pioruna. Od tego czasu ginęły tysiące ludzi rażone prądem w różny sposób. Według nowoczesnych poglądów najbardziej humanitarny sposób tracenia na krześle elektrycznym okazał się najgroźniejszym. Już Edison pomylił się sądząc, że kilkaset wolt wystarczy do zabicia skazanego; stało się inaczej, bo prąd tej wysokości upiekł i przypalił skazanego, ale nie pozbawił życia. Było to w lecie 1890 r., a skazanym był Kemmler, który po 17 minutach ożył. Później zarządzono sekcję po przepuszczeniu prądu, tak, że sekcja odbywała się za żywa. Zdarzyło się też, że skazany elektrotechnik nie uległ śmierci pod prądem 2.000 i 4.600 wolt, a wyższego napięcia nie można było wytworzyć; przypiekł się i tylko skurcz ust nie pozwolił mu krzyczeć. To było w r. 1893. Dalszy okres 1900 — 1910 przynosi tę tylko zmianę, że skazanych wynoszono z kamery straceń do anatomicznej sali, a gdy któryś ożył, wnoszono go raz jeszcze pod prąd elektryczny. Po naukowym zbadaniu stosuje się już najpierw prąd zmienny o wysokości napięcia 2.500 wolt, co powoduje zamroczenie, a następnie puszcza się przez ciało prąd 200 — 250 wolt, który przerywa normalną czynność serca. Jednakże do porażenia ciała potrzebny byłby tylko jeden, ale potężny i skuteczny udar prądu elektrycznego. W roku 1932 w więzieniu nowojorskim Sing-Sing stracono Bullena; gdy zwłoki odstawiono na cmentarz, umarły podniósł wieko i zbiegł; ponownie schwytany, skończył na krześle elektrycznym swe życie. Przy traceniu miarodajne jest niespodziane zaskoczenie systemu nerwowego. W codziennym życiu prąd o napięciu 60 wolt zabija człowieka, a przygotowany na śmierć elektryczną skazaniec może przetrzymać siłą woli nawet wysokie napięcie. J. Minha. *Cert nikdy nespi (diabeł nie spi nigdy).* Bal policyjny w Pradze wykorzystali kasiarze przy jednej z ulic i dostali się do składu, gdzie w kasie było 16 tysięcy koron czeskich. Szmer posłyszał zarządca sąsiedniego domu, dał znać do policji i 6 policjantów ujęło dwu znanych kasiarzy na miejscu wraz z łupem i narzędziami. Fr. Petvik. *Z cest kolem sveta* (z dróg naokoło świata). Kilka przykładów oszustwa popełnionego przez globtrotterów, którzy wykazują się dużą ilością przebytych kilometrów, albumem z podpisami i wizami i paszportem, zbierając przy tym zapomogi. Jeden przykład: Zwyczajny czeladnik szewski z ościennego państwa, będąc w Barcelonie, zgubił swój paszport i wystawiono mu nowy. Z tym paszportem wrócił do domu, ale wobec bezrobocia puścił się do Czechosłowacji i tu przez 2 lata się błąkał, udając hiszpańskiego studenta, podróżującego dla celów naukowych. Zdemaskowany, odsiedział 3 miesiące w więzieniu i wydalony wrócił do ojczyzny. Ciekawe, że nikt nie zauważył jego zawodu odnotowanego po francusku-

Chytry był na tyle jednak, że omijał banki i policję, gdzie mógł się ktoś znaleźć umiejący po hiszpańsku. Przychwycenie miało miejsce 25.IV 1937. Inny przykład: Dnia 30.XII 1936 zgłosił się w magistracie po pieczęć obcokrajowiec, zmierzający na olimpiadę do Tokio pieszo z obliczeniem, że stanie tam w 1940 roku. Udawał, że utrzymuje się z pisania artykułów do wielkich dzienników niemieckich. Miał też wielki album i dużo pieczęci. Na obszar Czech dostał się przed tygodniem. Tymczasem paszport wykazał, że „dziennikarz" przebywa w Czechach już od roku 1933 i choć przekraczał granicę kilkakrotnie, to jednak powracał zawsze do Czech, gdzie mu się najlepiej wędrowało naokoło świata. Znaleziono przy nim druki z wyliczeniem, że odbył 60.000 km. Straszył policję, że poda zachowanie jej w dziennikach zagranicznych. Poproszony o dowód, że jest dziennikarzem, odparł, że jest jasnowidzem i chiromantą. Przy zdejmowaniu odcisków palcowych odgrażał się i rzucał. Wobec podejrzenia, że jest szpiegiem, dostał się na dłużej do więzienia. Takich przykładów znajdzie się dużo. Najważniejsze, żeby umieć czytać w paszporcie takiego łazika, gdyż daty przejścia granicy są poprzerzucane, a wizy i przedłużenia uzyskane tylko za granicą. Znajomość obcych języków przez nich też jest bardzo wątpliwa.

Nr 10. 1.X.1938.

K. Zaumüller: *Svedsko-Stockholm: statni policie* (Szwecja, Sztokholm: policja państw). Szwecja ma 418.953 km² i 6.242 tys. mieszkańców, na 1 km² wypada 15 ludzi. Sztokholm, stolica, liczy z górą ½ miliona mieszkańców. W kraju nie ma analfabetów. Miasto właściwe ma 5 obwodów, kraj ma 13 okręgów, a okręgi dzielą się na regiony polityczne. W stolicy jest 50 policjantów umundurowanych, 14 w cywilu i 22 konnych; mają do rozporządzenia pojazdy motorowe. Posterunkowy w ciągu 1½ godz. musi się zgłosić 2 razy przy telefonie, a żółta lampa przywołuje go do telefonu innego. Oprócz ogólnej państwowej policji są jeszcze inne oddziały specjalne, jak drogowe, bezpieczeństwa, tranzytowe, portowe. — *O zagranicznej policji ciekawe wiadomości.* Jest to tłumaczenie artykułu z tygodnika „Na posterunku" nr 13/38 o pocztowych gołębiach w służbie łączności przy niem.-austriackiej żandarmerii. O. Rehak: *Služebni pes a jeho zaradem* (pies służbowy i jego używanie). Przewodnik wysuwa tu wnioski: pies służbowy żandarmerii nie może ze wsi iść do miasta; młode szczeniaki muszą być zdrowe i bystre; przed kursem należy wyłączyć słabe jednostki; na kursie uwzględniać więcej ćwiczenia w obronie i w odnajdywaniu śladów; psy ze Słowacji i Rusi Podkarpackiej przeglądać i ćwiczyć na miejscu; posterunki z psem służbowym powinny być na wsiach i w małych miastach, gdyż w dużym mieście ani śladu nie odnajdzie, ani nie może rozwinąć swych zdolności, ani spostrzec obcego człowieka; dodatek na wyżywienie i szkolenie psa powinien być wyższy niż przyznane obecnie 3 kc dziennie. J. Padior: *Proc je v Praze dvoji policie* (dlaczego w Pradze jest dwojaka policja). Piszący tłumaczy historyczny przebieg stanowienia policji komunalnej i państwowej. Nie ma tu zasadniczych różnic, nawet w umundurowaniu, jest tylko różnica w pracodawstwie: tu magistrat, tam państwo jest pracodawcą. A. Hufnagl: *Kdo je pachatelem* (kto jest sprawcą). Wypadek, gdzie kobieta spadła z autobusu i dostała się pod samochód osobowy. Jechała „na gapę" na drabince.

J. J.

Drukarnia Gaz. Adm. i P. P., Warszawa, Trębacka 11.